

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 26

PROFESSOR DR. INGO VON MÜNCH

Schiffahrtsfreiheit und Gewerkschaften

SCHIFFFAHRTSFREIHEIT UND GEWERKSCHAFTEN

Vortrag

von

Professor Dr. Ingo von Münch

**gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales
Seerecht am 29. Januar 1976**

SCHIFFFAHRTSFREIHEIT UND GEWERKSCHAFTEN

Vorbemerkung

Schiffahrtswirtschaft und Gewerkschaften sind zwei Erscheinungen, die bisher juristisch zusammengefasst kaum behandelt worden sind. Bevor auf die in dieser Kombination liegenden Rechtsprobleme eingegangen wird, möchte ich einige Worte zum Vorverständnis machen.

Ich fühle mich weder mit der Schiffahrt noch mit den Gewerkschaften verheiratet. Jedoch halte ich sowohl die Schiffahrt als auch die Gewerkschaften für gesellschaftliche Erscheinungen von grösstem Rang. Für einen Küstenstaat wie Deutschland ist eine gesunde Schiffahrtswirtschaft nicht nur ein Gebot wirtschaftlicher Vernunft, sondern auch aus irrationalen Gefühlsgründen, deren Bedeutung für die Existenz auch eines modernen Staates nicht unterschätzt werden sollte, notwendig. Ebenso sind Gewerkschaften im modernen Sozialstaat notwendig: Wenn es sie nicht schon gäbe, müssten sie erfunden werden. Der Grad an Freiheit eines Staates zeigt sich nicht zuletzt daran, welche Freiheit er den Gewerkschaften lässt. Starke Gewerkschaften sind einer der Pfeiler einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung und damit eines freiheitlichen, demokratischen Staates.

I. Staatliche Behinderungen der Schiffahrtswirtschaft

Wie das Reichsgericht einmal die Grundrechte "das Heiligtum des deutschen Volkes" genannt hat, so konnte man bis vor wenigen Jahren die Freiheit der Hohen See als das Heiligtum des Völkerrechts bezeichnen. Vor den Genfer Seerechts-Übereinkommen von 1958 wurde die Freiheit der Hohen See als eines der wenigen Beispiele für sog. universales - d.h. auf der ganzen

der Hohen See hatte damit den gleichen Rang wie die Unverletzlichkeit fremder Staatsoberhäupter bei Staatsbesuchen. Als die Freiheit der Hohen See in dem diesbezüglichen Genfer Übereinkommen von 1958 vertraglich kodifiziert wurde, blieb sie immer noch aus der Masse der unzähligen Normen in völkerrechtlichen Verträgen (schon im Jahre 1972 wurden bei der UNO 11.728 registrierte Verträge gezählt) deutlich herausgehoben; denn nunmehr befand und befindet die Freiheit der Hohen See sich in der illustren Familie der sog. zwingenden Vertragsrechtsnormen, d.h. solcher Normen, die - wie es in Art. 53 der Wiener Konvention über das Recht der Verträge von 1969 heisst -, von der internationalen Staatengemeinschaft als Ganzes als Normen angenommen und anerkannt sind, von denen keine Abweichung erlaubt ist, und die nur durch eine nachfolgende Norm des allgemeinen Völkerrechts, die denselben Charakter trägt, abgeändert werden können. Geschwister der Freiheit der Hohen See sind in dieser exzellenten Familie des *ius cogens* keine geringeren Normen als der Grundsatz der souveränen Gleichheit der Staaten (Art. 2 Ziff. 1 UNO-Satzung), das Verbot des Angriffskrieges (Art. 2 Ziff. 4 UNO-Satzung) und das Verbot des Völkermordes (geregelt im Abkommen zur Verhütung und Bestrafung des Verbrechens des Völkermordes (sog. Genocid-Abkommen) von 1948).

Wie steht es mit diesem hohen Recht der Freiheit der Hohen See in der Praxis? Hängt es vielleicht so hoch, dass sich die Parallele zu dem vor der Rezession gängigen Scherzspruch aufdrängt: "Hoch die Arbeit, damit wir nicht drankommen"? Für die Antwort auf diese Frage sind zunächst einige trends zu erwähnen, die Einschränkungen der Freiheit der Schifffahrt signalisieren (ich beschränke entsprechend dem Thema des Vortrages diese wie auch die folgenden Ausführungen auf die Schifffahrtsfreiheit, während die anderen Freiheiten der Hohen See - Überfliegen, Kabellegen und Pipeline-Bau, vor allem aber auch die besonders heisse Frage der Fischereifreiheit; Stichwort: Island-Konflikt - unberücksichtigt bleiben müssen). Wenn die Schifffahrtsfreiheit einschränkende trends genannt werden, so muss man allerdings vorher zugeben, dass die Schifffahrtsfrei-

heit nie völlig ungehindert war. Es gibt keine Freiheit ohne Einschränkungen. Entscheidend erscheint mir aber die Frage: Ist die Freiheit die Regel und die Einschränkung die Ausnahme oder wird umgekehrt die Einschränkung zur Regel und die Freiheit zur Ausnahme?

Aus dem Katalog der trends zu Einschränkungen der Schifffahrtsweltfreiheit nenne ich - ohne dass es in diesem Kreis von sachverständigen Zuhörern einer weiteren Erläuterung bedarf - die folgenden Stichworte von bereits vollzogenen oder geplanten Massnahmen:

Flaggendiskriminierungen (Bsp. 40:40:20 - Regel u.ä.);
Einrichtung von Wirtschaftszonen (EEZ) von bis zu 200 sm;
Umwandlung des Rechts auf unbehinderte Durchfahrt (free transit) durch internationale Meerengen in das nicht so weite Recht der sog. friedlichen Durchfahrt (innocent passage);
Einschränkung der friedlichen Durchfahrt durch Herausnahme sog. "gefährlicher Schiffe" aus dem Begriff "friedlich", wobei als "gefährliche Schiffe" nicht etwa nur waffenstrotzende Kriegsschiffe angesehen werden, sondern auch kernenergiebetriebene Schiffe, Supertanker und Flüssiggasschiffe;
Umweltschutzzonen wie die nach der kanadischen Arctic Waters Pollution Act von 1972, die in einer Zone bis zu 100 sm unter anderem zulässt: im Fall eines Schiffsunglücks alle Massnahmen vom Abschleppen bis zum Zerstören des Schiffes; die Möglichkeit für den Governor of Council innerhalb dieser Zone Shipping Safety Control Zones einzurichten, in denen der Abschluss von Versicherungen für bestimmte Schäden verlangt werden kann, in denen Schiffen der Zutritt verwehrt werden kann, wenn sie gewissen Sicherheitsstandards in bezug auf Konstruktion, Antrieb, Ausrüstung und Ladung nicht erfüllen, in denen Lotsenzwang angeordnet werden kann, in denen das Befahren verboten werden kann, in denen der Pollution Prevention Officer Schiffe anhalten, betreten, überprüfen, zum Verlassen des Seegebiets auffordern und bei blosser Verdacht der Verletzung des Gesetzes festhalten kann; schliesslich sieht das Gesetz eine Geldstrafe in unbestimmter Höhe ("Höhe nach Art des Ver-

Verbot der Radarbenutzung in bestimmten internationalen Meerengen, so durch die Volksrepublik China für die Meerenge zwischen Hainan und dem Festland;

Erklärung immer grösserer Teile der Hohen See auf immer länger werdende Zeit zu militärischen Sperrgebieten (Bsp.: französische Kernwaffenversuche im Mururoa-Atoll);

Lösung von Kollisionen zwischen Schifffahrt und Meeresbergbau zu Lasten der Schifffahrt - die früher geltende Regel, dass die Schifffahrt Vorrang vor dem Meeresbergbau hat ("wer zuerst kommt, mahlt zuerst"), wird mehr und mehr in Frage gestellt und statt dessen eine Gleichrangigkeit von Schifffahrt und Meeresbergbau, ja vereinzelt sogar schon der Vorrang der Meeresbergbauinteressen vor den Interessen der Schifffahrt angenommen.

Zu den unmittelbaren Behinderungen der Schifffahrt kommen mittelbare Behinderungen hinzu, die auf die wirtschaftliche Rentabilität drücken. Die Freiheit der Schifffahrt erschöpft sich nicht darin, mit einer Lustyacht auf See zu kreuzen, sondern das Herzstück dieser Freiheit ist die Erbringung wirtschaftlicher Dienstleistungen, die nur unter wirtschaftlichen (d.h. in diesem Zusammenhang: gewinnbringenden) Voraussetzungen möglich ist.

Auf der Negativliste stehen hier zuvörderst Verzerrungen der Wettbewerbsgleichheit durch offene oder versteckte Subventionen in einzelnen Ländern zu Lasten der Schifffahrt in anderen Ländern, Subventionen, die bis hin zum Dumping gehen können, wobei die Schifffahrtswirtschaft wie die Wirtschaft überhaupt in freien Staaten mit freier Marktwirtschaft sich dem eisigen Wind aus den Staatshandelsländern (konkret: den Praktiken der Ostblockstaaten) ausgesetzt sieht.

Als mittelbare Beeinträchtigung wirkt sich schliesslich die Verstopfung vieler Häfen aus, d.h. das Unterlassen der Staaten, für ausreichende Entladungsfacilities zu sorgen (Stichworte: Persischer Golf; Lagos: Man könnte das alte Schiffslied "Wir lagen vor Madagaskar / und hatten die Pest an Bord / in den

heute umdichten in "Wir lagen auf Reede vor Lagos / und hatten die Langeweile an Bord / in den Kesseln gab's kaum noch Wasser / und kein Gramm Fracht ging von Bord". Welch' grosse Belastungen sich daraus für die Besatzungen der wartenden Schiffe ergeben (ärztliche Versorgung usw.), sollte nicht unerwähnt bleiben.

Nach diesem schwarz anzusehenden Bild von der Schifffahrtsfreiheit müssen wir fragen: Kommt das Wort "Schifffahrtsfreiheit" vielleicht von "Nicht-Schifffahrtsfreiheit", so wie die alten Lateiner den dunklen Hain lucus nannten, weil er nicht licht ist ("lucus a non lucendo"). Ich meine, dass die Schwarzzeichnerei nicht übertrieben werden sollte. Ein Blick auf die Aktivitäten nicht nur der in Hamburg, sondern in allen Teilen der Welt ansässigen Reeder zeigt uns, dass für die Schifffahrt auch heute noch viel wirtschaftlicher und rechtlicher Raum zur Entfaltung gegeben ist.

Die Gefahr ist sicherlich nicht die, dass man die Seekuh Schifffahrt, von der ja die Volkswirtschaften aller Staaten Milch ziehen, mit einem Schlag totschrägt, sondern dass man ihr buchstäblich immer mehr das Wasser abgräbt, bis sie zwar juristisch gesehen noch leben kann, aber sie (die Schifffahrt) einfach keine Lust mehr zum Leben hat.

In der vorangegangenen Einleitung war von staatlichen Behinderungen der Schifffahrtsfreiheit die Rede. Im folgenden soll nun von Einflüssen nichtstaatlicher Stellen die Rede sein, ein Problem, das - wie mir scheint - eine immer grösser werdende Bedeutung erlangt.

II. Behinderungen der Schifffahrt durch nichtstaatliche Einrichtungen, insbesondere durch Gewerkschaften

Im folgenden seien vorweg einige Fälle genannt, wobei die chronique scandaleuse keinen Anspruch auf Vollständigkeit er-

Der Klarheit halber sollen die Fälle in solche mit Behinderungen der Schifffahrt aus wirtschaftlichen Motiven und in solche mit Behinderungen aus politischen Motiven getrennt werden, wobei die Grenzen zwischen wirtschaftlichen Gründen und politischen Gründen fließend sind.

1. Behinderungen aus wirtschaftlichen Gründen

Fall 1:

Im August 1974 wollte das Schiff "Peter Rickmers" Schweine- und Rindfleisch aus der Volksrepublik China, vom Importeur als "einwandfreie Ware zu günstigen Preisen" bezeichnet, in Le Havre anlanden.¹⁾ Nachdem von den 800 Tonnen Fleisch bereits 200 Tonnen entladen worden waren, verhinderten französische Landwirte das weitere Löschen der Ladung, damit die in der Europäischen Gemeinschaft garantierten Fleischpreise nicht unterboten werden. Nach zwei Tagen nutzloser Liegezeit und zusätzlichen Kosten von rund 25.000,-- DM lief die "Peter Rickmers" nach Antwerpen aus, wo nunmehr belgische Bauern die Entladung verhinderten, sodann nach Rotterdam, wo das Schiff von organisierten niederländischen Landwirten bewacht wurde; schliesslich traf die "Peter Rickmers" in Hamburg ein. Auch hier stand die Grüne Front at the water front: Niedersächsische Landwirte kündigten Demonstrationen an, falls das Fleisch in Hamburg entladen werden sollte. Der Präsident des Niedersächsischen Landvolkverbandes erklärte, dass Deutschland nicht der "Schuttabladeplatz" sei für das, "was andere nicht haben wollten"; der Landvolkverband meldete Protest beim Bundeswirtschaftsministerium, beim niedersächsischen Landwirtschaftsministerium und beim Hamburger Bürgermeister an. Das Schiff wurde schliesslich im Hamburger Freihafen entladen; das Entladen wurde durch die Wasserschutzpolizei gesichert, eine Polizeibarkasse ging längsseits, und mehrere Polizeibeamte gingen an Bord. Zu Zwischenfällen kam es nicht. Das Fleisch wurde vom Veterinäramt nicht für das Inland freigegeben, sondern blieb zunächst im Kühlhaus. Später wurde das Fleisch - so glaubt sich der befragte Vertreter der Rickmers-Linie zu erinnern -

druck von Mao zu gebrauchen, "der lange Marsch" durch die Institutionen, hier gegangen von rotchinesischem Schweine- und Rindfleisch.

Fall 2:

Im September 1974 verweigerten Hafenarbeiter in der britischen Hafenstadt Hull die Verladung von 80 Tonnen für den Export bestimmten Zucker.²⁾ Die Hafenarbeiter forderten, dass der Zucker wegen der zur Zeit (d.h. damals) in Grossbritannien herrschenden Knappheit im Inland verkauft werden sollte; die Gewerkschaft der Hafenarbeiter forderte in einem Schreiben an die Ministerin für Verbraucherschutz eine Überprüfung der Zuckerexporte angesichts der nicht ausreichenden Versorgung auf dem Inlandsmarkt.

Fall 3:

Nicht um Zucker, sondern um Getreide ging es bei einer Boykottmassnahme amerikanischer maritime unions im August 1975:³⁾ Als die Sowjetunion in den U.S.A. Weizen kaufte, erklärte der Präsident der AFL/CIO, George Meaney, "that longshoremen at Eastern, Gulf and Great Lakes have been ordered not to load newly purchased grain destined for soviet ports". Zur Begründung gab Meaney an, der sowjetische Getreidekauf gebe den Russen "an open door to our private grain market and doing it in a way that's going to cost American consumers billions of dollars" (befürchtet wurden also Preissteigerungen auf dem Inlandsmarkt). Dieser Boykott erfolgte, obwohl Präsident Ford schon vorher den maritime unions zugesichert hatte, dass ein Drittel der Ladungen auf Schiffen unter US-Flagge transportiert werden würde, welcher Anteil den unions jedoch als zu gering erschien.

Fall 4:

Weder Bauern noch Gewerkschaften, sondern Küstenfischer blockierten im März 1975 mit ihren Booten Dutzende von Häfen an der britischen Ostküste, nämlich nahezu den Küstenstrich von Grimsby bis Aberdeen.⁴⁾ Die britischen Fischer hatten ihre Fahrzeuge vor die Hafeneinfahrten gelegt und liessen nur in

richtete sich gegen die durch Fischanlandungen aus Norwegen und Island (angeblich zu dumping-Preisen) stark gedrückten Erträge, verlangte einen Importstop, zumindest aber eine Einschränkung der Anlandungen aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern und forderte eine nationale Fischereizone von fünfzig Meilen. In der Meldung über die Aktion heisst es sodann weiter: "Während die Hafenverwaltungen gerichtliche Schritte gegen die Fischer vorbereiten, sucht das Landwirtschaftsministerium nach Mitteln und Wegen, den Forderungen der Fischer nachzukommen. Es hat dazu Kontakte mit norwegischen und isländischen amtlichen Stellen aufgenommen. Die Aussichten, dass die Kommission in Brüssel eine Einschränkung der Importe billigt, werden als günstig beurteilt, da die Kommission nach einer ähnlichen Blockadeaktion französischer Fischer kürzlich auch einem Einfuhrstop der amtlichen französischen Stellen zugestimmt hat".

2. Behinderungen aus politischen Gründen

Fall 1:

Besonders signifikant waren die Protestaktionen, die in Australien gegen die Fortsetzung der französischen Kernwaffenversuche in Mururoa-Atoll durchgeführt worden sind.⁵⁾ Im Verlaufe dieser Aktionen besetzten nicht nur Mitglieder der weiblichen Emanzipationsbewegung das französische Generalkonsulat in Sidney, das der französische Generalkonsul mit der Bemerkung "Was kann ein Mann da noch machen" kampflos räumte, sondern der australische Gewerkschaftspräsident Hawke beabsichtigte, die Gewerkschaften von Australien, Singapur, Malaysia, Japan und den Philippinen zu einem totalen Boykott aller französischen Schiffe zu veranlassen. Über den Internationalen Bund freier Gewerkschaften wollte Australiens Gewerkschaftspräsident den Boykott auch in Europa durchgeführt sehen, allerdings zunächst ohne Erfolg. Tatsächlich kam es am 2. Mai 1973 zu einem Beschluss der australischen Hafenarbeitergewerkschaft, keine französischen Schiffe mehr in australischen Häfen abzufertigen, wobei ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Gewerkschaft

beim Internationalen Gerichtshof abzuwarten. Die Aktion der Hafenarbeitergewerkschaft weitete sich wenige Tage später aus zu einem von 35 australischen Gewerkschaften getragenen totalen Boykott aller französischen Schiffe, Flugzeuge, Nachrichtenübermittlungen und Waren (ein völkerrechtlicher Leckerbissen besonderer Art war dabei die Tatsache, dass auch diplomatisches Gepäck von französischen Schiffen und Flugzeugen nicht entladen wurde). Über die Grenzen Australiens hinaus wurde der Boykott nur in einigen Ländern durchgeführt, vor allem in Neuseeland. Für ganz Europa drohte zwar die Continental Transport and Post-workers Union einen umfassenden Boykott französischer Waren an, jedoch kam es nur in Grossbritannien aufgrund eines Aufrufes des Trade Unions Congress (TUC) zu grösseren Aktionen, z.B. zu einem viertägigen Boykott französischer Schiffe durch britische Arbeiter in Southampton, durch die vor allem die Kanalfähren und die damals noch in Betrieb befindliche "France" betroffen wurden.

Fall 2:

Nicht so spektakulär, aber darum nicht weniger interessant, waren die skandinavisch-spanischen Auseinandersetzungen nach der Hinrichtung von fünf baskischen Untergrundkämpfern durch ein spanisches Militärgericht im Oktober 1975. Die Exekution führte bekanntlich vor allem in Skandinavien zu heftigen Protesten, in Spanien wiederum zu Protesten gegen diese Proteste. Als die dänischen Transportarbeiter einen 48-stündigen Boykott von Transporten nach Spanien begannen, wurden drei dänische Schiffe in spanischen Häfen festgehalten.⁶⁾ Der dänische Aussenminister Andersen liess daraufhin eine scharfe Protestnote im spanischen Aussenministerium überreichen und sagte zu den Vorgängen, dass es "heller Wahnsinn sei, wenn eine Regierung glaube, ein dänisches Schiff zum Sündenbock machen zu können, nur weil wir gegen politische Hinrichtungen sind"; das Vorgehen Spaniens sei ein "neuer Beweis für die Barbarei des jetzigen Regimes, das man nicht als zivilisierte Regierung bezeichnen könne".⁷⁾

Fall 3:

Chile stand seit dem Sturz der Regierung Allende auf der Anschussliste des Internationalen Verbandes der Transportarbeiter (ITF). Die ITF beschloss im August 1974 einstimmig, den See- und Luftverkehr mit Chile im September gleichen Jahres für zwei Tage zu boykottieren. Das Mitglied des Exekutiv-Komitees der ITF, der auch hierorts nicht unbekannte ÖTV-Vorsitzende Heinz Kluncker (Motto: "Nicht kleckern, sondern klunkern"; und: "Der liebe Gott hat Grössenwahn - er träumt, er sei Heinz Kluncker") erklärte, dass dieser Aktion weitere folgen würden.⁸⁾

Die Aufzählung von Behinderungen der Schifffahrt durch nicht-staatliche Organisationen aus wirtschaftlichen oder politischen Gründen soll damit abgeschlossen werden; die Liste könnte ohne Mühe fortgesetzt werden, und vermutlich von Insidern durch interessante Details ergänzt werden. Im vorliegenden Rahmen kam es aber nicht auf Vollständigkeit an, sondern nur darauf, die tatsächliche Bedeutung des Problems ins Bild zu rücken und zu zeigen, dass es sich bei dem Thema Schifffahrtswfreiheit und Gewerkschaften nicht um ein akademisch-theoretisches Problem handelt, sondern um Fragen von eminent praktischer, wirtschaftlicher, politischer und rechtlicher Tragweite.

3. Völkerrechtliche Beurteilung

a) Aktionen von Gewerkschaften als völkerrechtliches Unrecht?

Die völkerrechtliche Frage, welche durch diese Fälle aufgeworfen wird, lautet präzise: Sind derartige Behinderungen der Schifffahrt als ein völkerrechtliches Unrecht (Delikt) der Gewerkschaften zu qualifizieren, verstossen also die Gewerkschaften mit solchen Aktionen gegen das Völkerrecht?

Völkerrechtliche Delikte können nur von Völkerrechtssubjekten begangen werden, d.h. von Trägern völkerrechtlicher Rechte und Pflichten. Solche Träger völkerrechtlicher Rechte und Pflichten sind nach noch geltendem Völkerrecht die Staaten, die von Staaten gegründeten Internationalen Organisationen

sowie einige wenige andere Gebilde, wie der Heilige Stuhl, völkerrechtlich anerkannte kriegsführende Aufständische, der Malteser Ritterorden sowie Einzelpersonen, sofern ihnen vom Völkerrecht bestimmte völkerrechtliche Rechte und Pflichten auferlegt werden.

Über die Einräumung der Völkerrechtsfähigkeit und damit auch der Deliktsfähigkeit an diese klassischen Völkerrechtssubjekte geht eine Ansicht des prominenten Berliner Völkerrechtlers Wilhelm Wengler hinaus, der die Völkerrechtsfähigkeit an die Fähigkeit zur Regelung schadenstiftender Ereignisse, d.h. an die Haftungsfähigkeit, knüpfen will.⁹⁾ "Anstelle der alleinigen Völkerrechtssubjektivität der Staaten, wie sie das klassische Völkerrecht kennt, tritt also heute die Völkerrechtssubjektivität aller international aktionsfähigen Verbände". Wichtigste Beispiele solcher nichtstaatlicher international aktionsfähiger Verbände seien Staatsteile, staatsähnliche Gebilde, Kirchen, Gewerkschaften und die internationalen politischen Parteien. Die Beteiligung nichtstaatlicher Verbände am internationalen Leben zeige sich daran, dass wichtige internationale Organisationen, beispielsweise der Weltgewerkschaftsbund, der Internationale Verband der industriellen Arbeitgeber und die Internationale Handelskammer, Konsultationsstatus beim Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen besitzen.

Die Thesen Wenglers sind in der Völkerrechtswissenschaft zwar stark beachtet, aber nicht geltendes Völkerrecht geworden, wie mir scheint: zu Recht nicht. Die Völkerrechtsfähigkeit an "Aktionsfähigkeit" zu knüpfen, bedeutet eine unabsehbare Erweiterung des Kreises der Völkerrechtssubjekte, die auf der internationalen Ebene mit ihrem Bedürfnis nach Überschaubarkeit und Rechtssicherheit in hohem Masse problematisch wäre. Die Völkerrechtsfähigkeit gar an die Fähigkeit, Schaden zu stiften, zu knüpfen, erscheint geradezu absurd, weil jeder Verband oder jede Gruppe durch Begehung von Unrecht oder jedenfalls von schadenstiftenden Ereignissen sich selbst auf die Ebene der Völkerrechtssubjekte hinaufhieven könnte (das Beispiel der Palästinensischen Befreiungsorganisation (PLO), über

durchaus diskutieren kann, nicht aber über ihre Methoden, sollte hier eher ein warnendes Beispiel sein, wobei es überflüssig ist zu betonen, dass selbstverständlich zwischen ILO und Gewerkschaften keinerlei Parallelen bestehen). Deshalb ist nach wie vor daran festzuhalten, dass ein Gebilde Völkerrechtsfähigkeit und damit auch Deliktsfähigkeit nur durch die völkerrechtliche Anerkennung seitens bestehender Völkerrechtssubjekte erlangt. Die Zuerkennung des sog. Konsultationsstatus beim Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen ist keine völkerrechtliche Anerkennung, da sie nur das Recht gewährt, mit Eingaben angehört zu werden. Nach alledem ist daran festzuhalten, dass die Gewerkschaften - und zwar weder die auf nationaler noch die auf internationaler Ebene organisierten - völkerrechtliche Deliktsfähigkeit besitzen; ihre Aktionen können deshalb auch kein völkerrechtliches Unrecht sein.

b) Völkerrechtliche Haftung der Staaten für Aktionen von Gewerkschaften?

Eine andere Frage ist, ob nicht vielleicht die Staaten, die ja unzweifelhaft Völkerrechtssubjekte sind und damit auch die völkerrechtliche Deliktsfähigkeit besitzen, für das Handeln von Gewerkschaften völkerrechtlich haftbar gemacht werden können. Schauen etwa Polizeibeamte tatenlos zu, wie eine ausländische Botschaft von Demonstranten verwüstet wird - ein Sachverhalt, der nicht erdacht ist, sondern in letzter Zeit mehr als einmal vorgekommen ist (das Ausmass dieser Verwilderung der internationalen Sitten wird einem klar, wenn man sich erinnert, dass nicht einmal im Kriege fremde Botschaften vom Kriegsgegner demoliert, sondern ihre Unverletzlichkeit geachtet wurde) - schauen also die Polizeibeamten tatenlos zu, so begeht der Staat ein völkerrechtliches Delikt, obgleich der Schaden durch Privatpersonen - die Demonstranten - angerichtet worden ist.

Das juristische Seil, mit dem man den Staat in diesem Fall mit dem Unrecht vertäuen kann, ist das Unterlassen des Eingreifens. Ein Unterlassen ist jedoch im Völkerrecht - wie auch sonst im

Rechtspflicht zum Handeln besteht.¹⁰⁾

Die Frage lautet also: Besteht eine völkerrechtliche Rechtspflicht für die Staaten, Behinderungen der Schifffahrt durch die Gewerkschaften zu unterbinden?

Voraussetzung hierfür wäre das Vorhandensein einer Völkerrechtsnorm, die ein völkerrechtliches Recht auf Zugang zu fremden Häfen und ein völkerrechtliches Recht auf Be- und Entladen von Schiffen in fremden Häfen zum Inhalt hätte.

Eine solche Norm ist im Völkergewohnheitsrecht nicht vorhanden. Es gibt, so bedauerlich dies ist, kein völkergewohnheitsrechtlich geschütztes Recht auf Zugang zu fremden Häfen;¹¹⁾ es gibt keine völkergewohnheitsrechtlich begründete Verpflichtung der Staaten zu wirtschaftlicher Zusammenarbeit;¹²⁾ es gibt kein völkergewohnheitsrechtlich begründetes Recht der Staaten auf wirtschaftliche und handelspolitische Gleichbehandlung;¹³⁾ es gibt keine Anerkennung eines allgemeinen Diskriminierungsverbotes;¹⁴⁾ ganz eindeutig ist schliesslich auch, dass die sog. Inländerbehandlung - d.h. die gleiche Behandlung für ausländische Schiffe wie für inländische - nicht Bestandteil des Völkergewohnheitsrechts ist.¹⁵⁾

Jedoch könnte sich eine Pflicht des Staates zum Vorgehen gegen Behinderungen fremder Schiffe aus Handels- und Schifffahrtsverträgen oder aus sonstigen Verträgen - z.B. dem EWG-Vertrag - ergeben. Diese Gesichtspunkte spielen bei der Beurteilung der Rechtslage des Falles "Mary Poppins" eine Rolle.

Der Sachverhalt - Plan einer Fährverbindung zwischen St. Malo und Southampton durch die TT-Line, Verhinderung durch englische und französische Gewerkschaftler trotz Abschlusses eines Vertrages zwischen TT und der ÖTV und trotz Zusage der TT, das unter zypriotischer Flagge fahrende Schiff nach Deutschland einzuflaggen, schliesslich die Forderung, die angeblich hauptsächlich aus Philippinos bestehende Mannschaft durch eine ge-

ist bekannt. Obwohl für beide Häfen Anlaufgenehmigungen vorhanden waren, obwohl wochenlang mit den Gewerkschaften über den Dienst verhandelt worden war und obwohl auch verschiedene gewerkschaftliche Forderungen erfüllt worden waren, konnte der Dienst nicht aufgenommen werden. Eine vorzügliche Schilderung der Vorgänge, auch mit Blick auf innerfranzösische Rankünen und sehr persönliche Hintergründe, findet sich in der Zeitschrift Hansa 1975 Nr. 24. Die französischen Behörden haben in diesem Fall keine Bataille zugunsten der Schifffahrtswfreiheit geschlagen. Zwar wurden zusätzlich 1000 Polizisten nach St. Malo beordert und der Unterpräfekt von St. Malo gebrauchte später kernige Worte: "Je suis chargé, écrit-il, de vous faire savoir, au nom du gouvernement français, que le port de Saint-Malo, comme les autres ports français, est ouvert à tout bateau étranger dans le cadre de la réglementation internationale et à tout bateau battant pavillon de la Communauté européenne dans le cadre du respect de la réglementation communautaire. En conséquence, j'ai reçu les instructions nécessaires pour faire respecter ces principes en toute circonstance."¹⁶⁾ Als für die Lösung dieses Falles einschlägige Norm könnte zunächst Art. 2 des Statuts über die internationale Ordnung der Seehäfen vom 23. Dezember 1923 in Betracht kommen. Dieser vom Deutschen Reich abgeschlossene Vertrag ist im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich (vgl. die Bekanntmachung vom 11. Januar 1955, Bundesgesetzblatt 1955 II, S. 8) und im Verhältnis zu Grossbritannien (vgl. die Bekanntmachung vom 13. März 1953, Bundesgesetzblatt 1953 II, S. 116) für wieder anwendbar erklärt worden.

Die Bestimmung des Art. 2 Abs. 1 statuiert, dass unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit und mit dem in Art. 8 Abs. 1 vorgesehenen Vorbehalt (der Vorbehalt bezieht sich auf die im vorliegenden Fall nicht einschlägige Situation der Repressalie) sich jeder Vertragsstaat verpflichtet, den Seeschiffen jedes anderen Vertragsstaates die gleiche Behandlung zu gewährleisten wie seinen eigenen Seeschiffen oder denen irgendeines anderen Staates in den seiner Staatshoheit oder Herrschaft unterstell-

Benutzung und des vollen Genusses der für die Schifffahrt und die Handelsverrichtungen bestehenden Einrichtungen, die er den Seeschiffen, ihren Waren und Reisenden zur Verfügung stellt. Nach Art. 2 Abs. 2 erstreckt sich die so festgesetzte Gleichbehandlung auf die Erleichterungen aller Art, wie: Zuteilung von Kaiplätzen, Lade- und Löscheinrichtungen, sowie auf jede Art von Abgaben und Gebühren. Gemäss Art. 16 können jedoch ausnahmsweise und für eine möglichst beschränkte Zeit die Vorschriften der Artikel 2 bis 7 durch besondere oder allgemeine Massnahmen abgeändert werden, die ein Vertragsstaat beim Eintreten schwerwiegender, die Sicherheit des Staates oder die Lebensinteressen des Landes berührender Ereignisse zu treffen genötigt ist. Fraglich ist, welche Ereignisse als "schwerwiegend" i.S. dieser Bestimmung anzusehen sind.

In dem Kommentar von Schaps/Abraham (Bd. 1, S. 95) sind dafür die Fälle der Blockade oder eines Krieges genannt; und weiter heisst es dort: "Doch können auch innerstaatliche Ereignisse "schwerwiegend" i.S. des Art. 16 sein, z.B. Streiks. Indessen ist Art. 16 immer eng auszulegen." Unter Streik i.S. dieser Kommentierung dürfte beispielsweise ein Generalstreik fallen.

Im Fall der "Mary Poppins" handelte es sich jedoch nicht um einen - nach französischem Verfassungsrecht zulässigen - Streik, sondern um einen Aufruf zum Boykott, und zur Anwendung von Gewalt gegen ausländisches Eigentum auf französischem Staatsgebiet. Ein solcher Boykott ist, wie schon das Friedensgericht von Marseille in seiner Entscheidung vom 18. Oktober 1938¹⁷⁾ festgestellt hat, nach französischem Recht rechtswidrig. Ist nach innerstaatlichem Recht ein Boykott von Schiffen nicht zulässig, so kann damit Art. 16 des Statuts nicht eingreifen, was wiederum bedeutet, dass Art. 2 zum Zuge kommt. Treffen aber Frankreich damit die Verpflichtungen aus Art. 2, so kann Frankreich sich nicht mit dem Hinweis aus seiner völkerrechtlichen Verantwortung herauschleichen, dass der Boykott von privater Seite praktiziert werde. Die völkervertragliche Pflicht aus Art. 2 zur Inländerbehandlung verpflichtet die

inländischen Privatpersonen boykottiert werden, und zwar auch dann, wenn der Hafenstaat die Privatpersonen weder zu dem Boykott veranlasst noch sie dabei unterstützt hat.

An dieser Stelle und in diesem Zusammenhang lohnt es sich, auf eine hochinteressante Entwicklung aufmerksam zu machen, nämlich auf die Tatsache, dass heute mehr und mehr die an sich den Staaten zukommende Pflege auswärtiger Beziehungen zwischen den Staaten nun von privaten Institutionen wahrgenommen wird. Als zwischen Japan und Rot-China noch keine diplomatischen Beziehungen bestanden, sind diese japanisch-chinesischen Beziehungen jahrelang auf japanischer Seite durch eine private Fischerei-Vereinigung unterhalten worden. Auch die Gewerkschaften sind auf dem aussenpolitischen Feld durchaus aktiv, so dass man schon von einer "Gewerkschaftsdiplomatie" spricht, ein Ausdruck, den Ludwig Rosenberg, der langjährige Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes, geprägt hat.¹⁸⁾ Es scheint Fälle zu geben, in denen Regierungen sogar die Gewerkschaften bewusst benutzen, um international wirkende Handlungen vorzunehmen, welche die Regierungen selbst aus politischen oder rechtlichen Gründen nicht durchführen. So sind Vermutungen laut geworden, dass die Aktionen der australischen Gewerkschaften nicht ohne Mitwirken des damaligen australischen Ministerpräsidenten, der den Gewerkschaften politisch nahestand, zustandegekommen seien. Beweise gibt es dafür natürlich nicht. Treffen diese Vermutungen zu, so wäre dies ein interessantes Beispiel dafür, dass private Organisationen gewissermassen als "beliehene Unternehmer" (einem geläufigen Begriff aus dem deutschen Verwaltungsrecht) auftreten und der Staat sich hinter ihnen verschanzt.¹⁹⁾ Selbstverständlich soll und kann den Gewerkschaften nicht die Befugnis zu Aktivitäten abgesprochen werden, die internationale Auswirkungen haben, ja die sogar zu internationalen Verwicklungen führen. Jedoch sind Entwicklungen, die den Staat auf aussenpolitischem Gebiet durch Gewerkschaften oder durch andere private Organisationen handeln lassen, damit er formell nicht auftritt, aber in Wahrheit hinter den Kulissen an den Drähten

politik sind klare Kompetenzordnungen und klare Verantwortlichkeiten erforderlich.

Zu prüfen ist ferner der deutsch-französische Niederlassungs- und Schifffahrtsvertrag vom 29. Oktober 1957, dessen Art. XIII lautet: "Die Vertragsparteien, die sich zum Grundsatz des freien Wettbewerbs und der freien Flaggenwahl bekennen, werden beide im Rahmen der Bestimmungen dieses Vertrages, der sich nur auf Seeschifffahrt bezieht, die Freiheit der Schifffahrt zwischen ihren Gebieten wahren". Eine Fährverbindung zwischen Frankreich und Grossbritannien fällt also nicht unter diese Bestimmung.

Jedoch dürfte Art. XIV anwendbar sein: "Jede Vertragspartei sichert den Schiffen unter der Flagge der anderen Partei in ihren Häfen die gleiche Behandlung wie ihren eigenen Schiffen zu". Dies gilt u.a. für den freien Zugang zu den Häfen, ihre Benutzung sowie für alle Erleichterungen, die der Schifffahrt und den wirtschaftlichen Betätigungen in bezug auf Schiffe, ihre Besatzungen, Fahrgäste und Güter gewährt werden.

Auch diese Bestimmung dürfte durch Unterlassen der französischen staatlichen Behörden verletzt sein.

Schliesslich bleibt noch zu prüfen, ob Normen des Europäischen Gemeinschaftsrechts verletzt worden sind.

Besondere Bestimmungen über den Zugang zu Häfen für die Seeschifffahrt bestehen im EG-Recht nicht. Grundsätze einer EG-Schifffahrts- oder Hafenpolitik nach Art. 84 Abs. 2 EWG-Vertrag sind bisher nicht hinreichend deutlich entwickelt und formuliert worden. Jedoch ist an das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 4. April 1974 zu erinnern, welches französische Rechtsvorschriften in bezug auf die Bemannung französischer Schiffe mit französischen Besatzungen für rechtswidrig erklärt hat.²⁰⁾ Die Freizügigkeit der Arbeitnehmer nach dem EG-Recht gilt also auch im Bereich der Schifffahrt, wobei die

vorliegenden Zusammenhang nicht vertieft zu werden braucht. Soweit deutsche Besatzungsmitglieder auf der "Mary Poppins" betroffen gewesen wären, würde die Forderung auf Beschäftigung einer französisch-britischen Besatzung gegen Art. 48 EWG-Vertrag verstossen. Dagegen würde diese Bestimmung nicht zum Zuge kommen, wenn die Besatzung der "Mary Poppins" ausschliesslich aus Philippinos bestanden hätte; denn Art. 48 EWG-Vertrag schützt nur die Freizügigkeit der "Gemeinschaftsbürger".

Zusätzlich zur Freizügigkeit könnte im vorliegenden Fall auch die in Art. 52 EWG-Vertrag gewährleistete Niederlassungsfreiheit verletzt sein.²¹⁾ Die TT-Lines hatten geplant, in St. Malo eine Agentur zu errichten. Die Gründung von Agenturen ist in Art. 52 Abs. 1 Satz 2 EWG-Vertrag ausdrücklich erwähnt. Einer Agentur, die für den Betrieb einer bestimmten Schifffahrtslinie eingerichtet worden ist, wird aber das Wasser abgegraben, wenn der Betrieb der Schifffahrtslinie verhindert wird. Deshalb liegt im "Mary Poppins"-Fall zumindest mittelbar auch eine Beeinträchtigung der Niederlassungsfreiheit vor.

Nun muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass Frankreich und Grossbritannien selbst keine unmittelbaren staatlichen Aktivitäten gegen die TT-Lines im "Mary Poppins"-Fall vorgenommen haben. Jedoch liegt ein Unterlassen vor. Die Rechtspflicht zum Handeln folgt, wenn nicht schon unmittelbar aus Art. 5 EWG-Vertrag, so jedenfalls aus dem Geist des EWG-Vertrages.²²⁾ An die Wurzeln des EWG-Vertrages würde die Axt angelegt, wenn private Organisationen es in der Hand hätten, die Erfüllung der staatlichen Verpflichtungen des EWG-Vertrages durch auch nach innerstaatlichem Recht rechtswidrige Massnahmen zu unterbinden. Die innerstaatliche Rechtswidrigkeit des Boykotts war für das französische Recht bereits oben festgestellt. Die Rechtslage in Grossbritannien ist wegen der Vagheit und Weite der Formulierungen im neuen englischen Gewerkschaftsgesetz (Trade Union and Labour Relations Act vom 3. Juli 1974)²³⁾ schwieriger festzustellen; immerhin tendiert die Rechtsprechung der britischen Arbeitsgerichte dahin,

Fragen ausüben, für rechtswidrig zu erklären.

Die vorstehenden Ausführungen sind davon ausgegangen, dass es sich um ein völkerrechtswidriges Unterlassen der französischen und britischen Staatsorgane handelte, weil Frankreich und Grossbritannien durch das Unterlassen der Verhinderung der gewerkschaftlichen Aktionen gegen die "Mary Poppins" völkerrechtliche Verpflichtungen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland verletzt haben.

Diese Feststellung ist m.E. unbezweifelbar, wenn es sich bei der "Mary Poppins" um ein Schiff unter deutscher Flagge gehandelt hätte. Bei Schiffen unter der "billigen" Drittländer-Flagge sieht die Rechtslage unter Umständen anders aus. Wer seine Schiffe ausflaggt, begibt sich damit auch des Schutzes des bisherigen Flaggenstaates: Wer A (Panama) sagt, muss auch B sagen. Jedoch liegen die Probleme wiederum anders, soweit es um die Niederlassungsfreiheit in bezug auf die Agentur geht (die ja nicht unter einer billigen Flagge steht), und auch die Freizügigkeit der Arbeitnehmer nach dem EWG-Vertrag knüpft an die Staatsangehörigkeit der Arbeitnehmer an, wird also wohl nicht von der Tatsache der Beschäftigung auf einem Schiff unter billiger Flagge verdrängt; jedoch sind diese Fragen bisher in rechtswissenschaftlichem Schrifttum noch nicht endgültig geklärt.

4. Der ITF/ÖTV-Boycott

Ein hochinteressanter Fall ist der Streit zwischen Aussenseiterreedern, d.h. Reedern, die nicht Mitglied eines tariffähigen Arbeitgeberverbandes sind und auch keinen Firmentarif geschlossen haben, und der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr aus dem Jahre 1973. Der Sachverhalt ist bekannt und braucht deshalb hier nicht dargestellt zu werden. Das Landesarbeitsgericht Baden-Württemberg hat mit Urteil vom 8. August 1973²⁴⁾ im einzelnen die vom Arbeitsgericht Stuttgart erlassene einstweilige Verfügung gegen die Gewerkschaft

der Aussenseiterreeder untersagt wurde, bestätigt, im Ergebnis m.E. zu Recht. Das Landesarbeitsgericht hat seine Entscheidung insbesondere damit begründet, dass der gewerkschaftliche Boykott eine Massnahme des Arbeitskampfes sei, weil die Kampfparteien sich als Arbeitgeber und Arbeitnehmer gegenüberstehen, dass ferner ein weltweiter Boykott mit Hilfe der ITF weit über das hinausgeht, was zur Durchsetzung des erstrebten Tarifabschlusses erforderlich ist, und dass schliesslich der Grundsatz der Waffengleichheit verletzt ist, weil die boykottierten Arbeitgeber sich in Häfen fremder Staaten nicht mit dem Kampfmittel der Aussperrung wehren können, da die Aussperrung nur die Besatzung der eigenen Schiffe, nicht aber die ausländischen Hafenarbeiter treffen könne.

Es kann hier aus Zeitgründen nicht auf das Urteil im einzelnen eingegangen werden,²⁵⁾ beispielsweise nicht auf die interessante Frage nach der Zulässigkeit einstweiliger Verfügungen im Arbeitskampfrecht, zumal es sich dabei nicht um nur völkerrechtliche oder nur verfassungsrechtliche Fragen handelt, sondern primär um Fragen des Arbeitsrechts, für die jedenfalls der Völkerrechtler sich unzuständig erklären müsste. Ich wiederhole jedoch, dass ich die Entscheidung im Ergebnis für richtig halte, weil die Internationalisierung von Arbeitskämpfen über die Grenzen des Heimatstaates hinaus in hohem Masse problematisch ist.²⁶⁾

Mit dieser Feststellung ist jedoch keine Aussage zur Frage des Streikrechts deutscher Besatzungen auf Schiffen unter deutscher Flagge verbunden.²⁷⁾ Das Streikrecht ist für alle Deutschen in Art. 9 Abs. 3 Grundgesetz verfassungskräftig verbürgt. Dieses Grundrecht gilt auch auf Schiffen deutscher Flagge. Schiffe sind zwar Territorium des Flaggenstaates, und die Bestimmung des Art. 23 Satz 1 Grundgesetz beschränkt ihrem Wortlaut nach den Geltungsbereich des Grundgesetzes auf die in dieser Bestimmung genannten Bundesländer. Jedoch ergibt sich aus Art. 1 Absatz 3, 20 Absatz 3 und aus dem Sinn des Art. 23 Satz 1 Grundgesetz, dass die Grundrechte auch auf

auf Staatsschiffe (Kriegsschiffe, Polizeiboote, Zollboote usw.) unmittelbar, in bezug auf Handelsschiffe teils - so hinsichtlich des Grundrechts auf Arbeitskampf - unmittelbar, teils - so in bezug auf die meisten anderen Grundrechte - kraft der sog. mittelbaren Drittwirkung der Grundrechte im Privatrechtsverkehr. Deshalb ist das Streikrecht für deutsche Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge auch auf Hoher See zu bejahen (die spezielle Frage, wie es damit in fremden Häfen steht, kann nicht allgemein beantwortet werden, sondern nur unter Beachtung des jeweiligen dortigen Rechtes und seiner eventuellen Ausstrahlungswirkungen); allerdings sind beim Streikrecht deutscher Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge die Grenzen zu beachten, die das Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 in der Fassung vom 25. August 1961 (Bundesgesetzblatt 1957 II, S. 713; Bundesgesetzblatt 1961 II, S. 1391) setzt, beispielsweise in § 115.

In den vorangegangenen Ausführungen konnten nicht alle Fragen behandelt werden, die im Zusammenhang mit dem Thema "Schiffahrtsfreiheit und Gewerkschaften" stehen; und soweit die Fragen behandelt wurden, handelte es sich mehr um skizzenhafte Bemerkungen als um eine erschöpfende Darstellung. Das Ziel des Vortrages war es, die Aufmerksamkeit auf ein Thema zu lenken, das bisher in der Rechtswissenschaft noch nicht die Beachtung gefunden hat, die es verdient. Der Inhalt dieser Skizze ist daher nicht als Abschluss gedacht, sondern als Anstoss zu weiterem Überdenken.

Nachweise:

- 1) Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 189 v. 17.8.1974, S. 9; Hamburger Abendblatt Nr. 188 v. 15.8.1974, S. 20.
- 2) Quelle: Neue Züricher Zeitung Nr. 244 v. 5.9.1974, S. 6.
- 3) Quelle: International Herald Tribune No. 28, 792 v. 19.8.1975, S. 1 und 2.
- 4) Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 72 v. 26.3.1975, S. 14.
- 5) Die Ausführungen hierzu folgen der Darstellung bei Hoog/Schröder-Schüler, Die französischen Nuklearversuche im Pazifik, Hamburg 1973, S. 6, 12, 16, 22, 29.
- 6) Süddeutsche Zeitung Nr. 229 v. 6.10.1975, S. 5.
- 7) Die Welt Nr. 232 v. 6.10.1975, S. 4.
- 8) Süddeutsche Zeitung Nr. 187 v. 16.8.1974, S. 7.
- 9) Der Begriff des Völkerrechtssubjektes im Lichte der politischen Gegenwart, Friedens-Warte 57 (1951/53), S. 113 ff.
- 10) Vgl. dazu von Münch, Das völkerrechtliche Delikt in der modernen Entwicklung der Völkerrechtsgemeinschaft, 1963, S. 139, S. 224 ff.
- 11) Vgl. Steinert, Die internationalrechtliche Stellung des Schiffes im fremden Küstenmeer im Frieden, 1970, S. 128, Fussn. 2.
- 12) Vgl. Lindemeyer, Schiffsembargo und Handelsembargo, 1975,

- II -

- 13) Vgl. Lindemeyer, a.a.O., S. 415, S. 432.
- 14) Vgl. Kewenig, Der Grundsatz der Nichtdiskriminierung im Völkerrecht der internationalen Handelsbeziehungen. Bd. 1, 1972, S. 32, S. 41.
- 15) Vgl. Lindemeyer, a.a.O., S. 416 ff.
- 16) Quelle: Ouest France v. 21.6.1975.
- 17) Revue générale de Droit international public 29 (1958), S. 20.
- 18) Vgl. dazu Weisert, Die Ausübung von auswärtiger Gewalt durch Privatpersonen, Diss. Tübingen 1973, S. 33 ff.
- 19) Vgl. von Münch, Vorwort zu Hoog/Schröder-Schüler, a.a.O., S.V.
- 20) EuGH Slg. 1974, S. 359 (Rs. 167/73)
- 21) Zur Niederlassungsfreiheit im Gemeinsamen Markt allgemein, vgl. Goose, Recht der Internationalen Wirtschaft 1975, S. 36 ff. (Anmerkung zum Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 21.6.1974).
- 22) Zu Verpflichtungen aus dem Geist des Vertrages allgemein vgl. H.P. Ipsen, Europäisches Gemeinschaftsrecht, 1972, S. 213 ff.
- 23) Vgl. dazu Perrins, Labour Relations Law Now, 1975, S. 46 ff., 95 ff.
- 24) Abgedruckt in: Arbeit und Recht 22 (1974), S. 316 ff.
- 25) Eine ausführliche Darstellung gibt Birk, Boykott und einstweilige Verfügung (Bemerkungen zum Arbeitskampf-

- III -

Recht 22 (1974), S. 289 ff.

- 26) Zur Problematik allgemein, vgl. Burchardt, Streikrecht und internationale Verpflichtungen, Diss. Köln 1966.
- 27) Vgl. dazu Grossmann, Das Streikrecht in der deutschen Seeschifffahrt, Arbeit und Recht 16 (1968), S. 225 ff.
- 28) Vgl. von Münch, Grundgesetz-Kommentar, Bd. 2, 1976, Rdnr. 22 zu Art. 23.