

Tillmann, Werner K.

Article — Digitized Version

Flaggendiskriminierung durch lateinamerikanische Schiffahrtspolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Tillmann, Werner K. (1967) : Flaggendiskriminierung durch lateinamerikanische Schiffahrtspolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 47, Iss. 5, pp. 247-248

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133715>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

kanischen Kontrollsystems bereit sind, zu suchen. Deswegen unterstützt es sehr eifrig die Kernenergieerzeugung in Spanien, indem es zu günstigen, langfristigen Kreditbedingungen Spanien ein Großkraftwerk liefert und auch bereit ist, zunächst einen Teil des anfallenden und den spanischen Bedarf übersteigenden elektrischen Stroms zu übernehmen. Außerdem würde Frankreich innerhalb von Euratom eine europäische Gemeinschaftsaktion für großzügige Uraniumerschürfungen durchaus begrüßen.

Da verantwortliche französische Stellen davon überzeugt sind, daß die Leistungsfähigkeit der französischen und auch der europäischen Wirtschaft von den zukünftigen Energiekosten stark beeinflußt wird und daß außerdem die europäische Wirtschaft technisch in Rückstand gerät, wenn sie nicht in der Lage ist, Großreaktoren zu bauen und zu exportieren, wünscht Frankreich eine Konzentration der Euratom-Anstrengungen auf die Reaktorenforschung als den Ausgangspunkt für eine koordinierte und sinnvolle kontinentale Zusammenarbeit, gegebenenfalls natürlich auch unter Beteiligung Großbritanniens. Die französische Regierung hält es für verhängnisvoll, wenn sich die europäische Wirtschaft vorwiegend auf amerikanische Reaktoren verläßt. Euratom muß außerdem nach französischer Ansicht unbedingt als Versorgungs- und Kontrollagentur für die von den europäischen Mit-

gliedstaaten benötigten Kernbrennstoffe erhalten werden, entgegen dem amerikanischen Versuch, die Kontrolle der Atomkraftwerke zur Ausschaltung jedes militärischen, atomaren Risikos der Atomenergie-Agentur der Vereinten Nationen in Wien zu übertragen.

Selbstverständlich ist sich Frankreich, wie bereits erwähnt, der Grenzen einer nationalen Energiepolitik, besonders im atomaren Bereich, voll bewußt. Es sieht daher in der Verwirklichung einer gemeinsamen europäischen Energiepolitik eine vordringliche Aufgabe. Seinen Vorstellungen nach müßte sich eine derartige koordinierte Politik von zwei Richtlinien leiten lassen: Sicherung der Versorgungsquellen und möglichst niedrige Energiepreise. Man ist sich über den Widerspruch, der zwischen den beiden Zielen besteht, durchaus im klaren, glaubt ihn jedoch durch eine dynamische Versorgungspolitik, verbunden mit vorübergehenden Subventionen für Kohle, überwinden zu können. Dazu ist besonders eine gemeinsame Förderung der europäischen Reaktorenforschung notwendig, um die Gestehungskosten der in Zukunft ausschlaggebenden Atomenergie auf ein Mindestmaß herabzudrücken. Frankreich hält es ferner für wenig zweckmäßig, die einzelnen Zweige der europäischen Energiepolitik gesondert zu behandeln und zum Beispiel das Kohlenproblem zu isolieren. Nur eine Gesamtlösung könnte langfristig befriedigend sein.

Flaggendiskriminierung durch lateinamerikanische Schiffahrtspolitik

Dr. Werner K. Tillmann, Bogotá

Als Bundesverkehrsminister Georg Leber sich Mitte Februar 1967 anlässlich der Einweihung eines neuen Lagerhauskomplexes im Hamburger Hafen gegen den sich in Lateinamerika immer stärker ausprägenden Flaggenprotektionismus und die damit einhergehende Flaggendiskriminierung wandte, wurde erstmalig von offizieller deutscher Seite der Blick auf eine Entwicklung gerichtet, die 1962 ihren Anfang nahm und seitdem immer mehr zum Sorgenkind der internationalen Lateinamerika-Schiffahrt geworden ist. Wenn auch bekannt ist, daß die seit Ende des zweiten Weltkrieges entstandenen neuen Staaten in aller Welt eine protektionistische Schiffahrtspolitik verfolgen, so dürfte diese Tendenz aber nirgendwo stärker sein als in Lateinamerika, wo sie infolge der Existenz der lateinamerikanischen Freihandelszone (ALALC) und des die gemeinsamen Interessen wahrnehmenden Verbandes lateinamerikanischer Reeder (ALAMAR), der maßgeblich die Gestaltung der maritimen Politik der einzelnen Mitgliedstaaten beeinflußt, besonders große Unterstützung erfährt. Die Vorgänge in Lateinamerika ver-

dienen also besondere Beachtung, weil nicht nur ein Land, sondern eine supranationale Interessengruppe hinter ihnen steht.

ANFÄNGE DER PRÄFERENZPOLITIK

Die Bemühungen, das regionale Frachtaufkommen des Subkontinents in Zukunft möglichst weitgehend den eigenen Reedereien zuzusprechen, haben in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Sie bestätigen die seit längerem schon geäußerten Befürchtungen der Drittländerschiffahrt, eines Tages aus dem Lateinamerikaverkehr verdrängt zu werden. Erste Überlegungen zur Schaffung eines allgemeinen lateinamerikanischen Schiffahrtsabkommens gehen auf Untersuchungen der UN-Wirtschaftskommission für Lateinamerika (CEPAL) zurück. Der Vertrag von Montivideo (ALALC-Vertrag) enthält keine direkten Bestimmungen über den Seetransport. 1962 kam es auf der zweiten ALALC-Jahreskonferenz in Mexiko zur Annahme von drei Empfehlungen, die für die Flotten der Partnerländer ein Prä-

SIK, E.

The History of Black Africa

Der hervorragende Afrikaforscher Prof. Endre Sik beschreibt in diesem Werk die Geschichte der afrikanischen Völker, ihr jahrhundertlanges Ringen um Freiheit und enthüllt das wahre Antlitz der Kolonisation.

Band 1 – Januar 1966 – Die Geschichte des schwarzen Afrika bis Ende des 19. Jahrhunderts – 398 Seiten – 46 Photographien auf 29 Tafeln – 5 farbige Karten – 17×24 cm – Ganzleinen DM 39,20

Band 2 – August 1966 – Die Geschichte des schwarzen Afrika vom Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum zweiten Weltkrieg – 323 Seiten – 32 Photographien 4 farbige Karten – 17×24 cm – Ganzleinen DM 39,20

Band 3 – In Vorbereitung – Die Geschichte der afrikanischen Völker während des zweiten Weltkrieges und nach dem Krieg. Der Zerfall der Kolonialreiche

AKADÉMIAI KIADÓ – Verlag der Ungarischen Akademie der Wissenschaften – Budapest V. Alkotmány utca 21 – Vertrieb: KULTURA Budapest 62. Postfach 149; in der BRD: KUNST UND WISSEN Erich Bieber, Stuttgart S. Wilhelmstraße 4

ferenzsystem vorsehen und bis heute noch die Grundlage der ALALC-Seepolitik bilden. Danach ist ein „wesentlicher Anteil des intrazonalen Frachtaufkommens den Schiffen der Unterzeichnerstaaten vorzubehalten und die Festsetzung von Prozentsätzen für deren Beteiligung vorzunehmen“ (Resolution Nr. 44). Ferner wird ein Modus gleicher Behandlung der Zonenschiffe hinsichtlich Hafengebühren, Zollabfertigung, Lotsendienst etc. festgelegt (Res. Nr. 46). Schließlich soll es zu einer allmählichen Integration aller Zonenflotten kommen, welche von einem beratenden Ausschuss für Transportfragen (CAT), der kurze Zeit später in Funktion trat, durchzuführen ist (Res. Nr. 45). An die Seite des CAT stellt sich die 1963 im chilenischen Vina del Mar gegründete und seit Anfang 1964 am Sitz der ALALC in Montevideo ansässige ALAMAR, in der 65 staatliche und private Reedereien zusammengeschlossen sind.

Entwürfe und Empfehlungen des Reeder-Verbandes, unter anderem bezüglich Hafenzuständen, Nationalität der Besatzungen und Präferenz für lateinamerikanische Werften bei Neubau- oder Reparaturaufträgen, bildeten die Grundlage für die weitere Schifffahrtspolitik der ALALC. Auf ALALC-Regierungsebene kam es dann im Mai 1965 zur Abfassung einer gemeinsamen Erklärung über die Zielsetzung der Freihandelszone auf diesem Gebiet. Ihre Annahme erfolgte im November desselben Jahres auf der Außenministerkonferenz der Zone. Gleichzeitig wurde ein Rat für Verkehrs-

und Nachrichtenwesen einberufen, der dem Ständigen Exekutivkomitee einen endgültigen Abkommensentwurf unterbreitete. Am 30. September 1966 wurde das erste lateinamerikanische Seeverkehrsabkommen ratifiziert, am 1. Dezember 1966 trat es in Kraft.

KONZESSIONEN AN NICHTZONENLÄNDER

Wenn das Abkommen auch prinzipiell an der ursprünglich getroffenen Vereinbarung des Frachtquotensystems von jeweils 40 % für die beiden zonalen Handelspartner, 10 % für dritte Zonenländer und lediglich 10 % für die Drittländerschifffahrt festhält, so wird heute doch von dieser Aufteilung zugunsten dritter Länder abgewichen, wenn diese Gegenseitigkeitsrechte gewähren. Eingeweihte Kreise sprechen davon, daß die Hälfte des Frachtaufkommens auf diese Weise im intrazonalen Verkehr von extrazonalen Reedereien befördert werden könnte. Ausgenommen sind immer noch die Getreide- und Tankfahrt, aber auch hier scheinen sich Lockerungstendenzen abzuzeichnen. Ein weiterer Hoffnungsschimmer für die Nichtzonenschifffahrt, doch stärker als angenommen vertreten bleiben zu können, zeigte sich auf der letzten ALAMAR-Tagung vom November 1966 in Buenos Aires. Am Ende dieser IV. ordentlichen und V. außerordentlichen Zusammenkunft des Verbandes ergab sich, daß die im Lateinamerikaverkehr traditionell tätigen Reedereien dritter Staaten Mitglied der neu zu konstituierenden Frachtkonferenzen werden können und das Recht zur Mitsprache erhalten sollen.

Alle diese Punkte zeigen, daß die ALAMAR bis zu einem gewissen Grade von ihrer starren Haltung abgewichen ist. Man sucht nach neuen Wegen, um unter Beteiligung der Drittländerschifffahrt das stets größer werdende Frachtvolumen im intrazonalen Verkehr zu bewältigen, ohne daß die Zonenschifffahrt größere Nachteile erleidet. Es ist anzunehmen, daß diese Überlegungen nicht so sehr einer traditionellen Freundschaft, sondern vielmehr der Notwendigkeit zu verdanken sind, da die Frachtkapazität einfach noch zu gering ist. Trotz zahlreicher Neubauprogramme und Indienststellung neuen Schiffsraumes ist der Großteil der Ende 1965 sich auf über 600 Einheiten mit über 3 Mill. BRT belaufenden Gesamtflotte aller Zonenländer überaltert und entspricht nicht den modernen Erfordernissen. Allerdings ist für die Zukunft eine verstärkte Unterstützung der lateinamerikanischen Werften durch die Interamerikanische Entwicklungsbank geplant. Auch die Häfen des Subkontinents müssen dringend ausgebaut werden. Sicher haben auch die Proteste aus Drittstaaten gegen die diskriminierenden Absichten der ALAMAR zu den Konzessionen beigetragen.

Trotzdem sollte die sich in der Lateinamerikafahrt abzeichnende Entwicklung nicht zu leicht genommen werden. Es läßt sich nicht leugnen, daß trotz der gegenwärtigen Schwäche der ALALC in der ALAMAR eine Institution entstanden ist, die zunehmend an Einfluß gewinnt und für den künftigen Verkehr mit und innerhalb Lateinamerikas bestimmend sein dürfte.