

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Sick, Dreyer, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Narjes,
Dr. von Geldern, Metz, Rühle und Genossen**

Seeverkehr mit Argentinien

Argentinien beansprucht für seine Staatsreedereien einen Anteil am Transport der Außenhandelsgüter von mehr als 50 v. H. Mit Mitteln der nationalen Flaggengesetzgebung hat Argentinien damit einen protektionistischen Eingriff zur Monopolisierung des nationalen Seeverkehrs vorgenommen. Die erheblichen Bemühungen der europäischen Reedereien, zu einer Neuordnung im Seefrachtverkehr zwischen Europa und Argentinien zu gelangen, sind bisher gescheitert.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Handelt es sich bei den von den argentinischen Staatsreedereien gekündigten privatrechtlichen Konferenz- und Poolabkommen um nach der deutschen Außenwirtschaftsverordnung genehmigungspflichtige Abkommen, und sind diese von der Bundesregierung nach § 44 b der Außenwirtschaftsverordnung genehmigt worden?
2. Kann die Bundesregierung die beteiligten privaten europäischen und deutschen Reedereien veranlassen, ihre Verhandlungen mit den Staatshandelsreedereien Argentiniens wieder aufzunehmen und annehmbare Anteile für deutsche Schifffahrtsunternehmen am Verkehr mit Argentinien und anderen südamerikanischen Ländern zu verlangen?
3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß von einem bedeutenden Land mit Staatsschifffahrt hier die weltweit im UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen festgelegten Prinzipien der Ladungsaufteilung mißachtet worden sind? Wenn ja, welche Schlußfolgerungen ergeben sich daraus für die Ratifikation des von der Bundesregierung gezeichneten UN-Verhaltens-Kodex?
4. Welche Möglichkeiten hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der deutschen Außenwirtschaftsgesetzgebung

im Verhältnis zu Argentinien, um dem UN-Grundsatz der Ladungsaufteilung nach 40/40/20 Geltung zu verschaffen?

5. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, ein regierungsseitiges bilaterales Abkommen mit Argentinien abzuschließen, um damit den deutschen Schiffsverkehrsunternehmen einen ausreichenden Anteil am Seeverkehr dieser Länder zu sichern?
6. Wird die Bundesregierung die Anwendung der auf europäischer Ebene beschlossenen Meldepflicht für Liniendienste verstärkt fordern?
7. Ist die Bundesregierung bereit, ihr mit Kabinettsbeschluß vom 26. April 1978 geschaffenes Instrument der Genehmigungspflicht hier anzuwenden?
8. Teilt die Bundesregierung die Meinung, daß eine Duldung des Vorgehens der argentinischen Regierung weitere Länder, insbesondere Staatshandelsländer, zu ähnlichen Aktionen anregen wird?
9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß mit derartigen schiffahrtspolitischen Tendenzen in diesen Ländern die Wettbewerbs- und Investitionsfähigkeit der deutschen Schiffsverkehrsunternehmen beeinträchtigt und damit Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland gefährdet werden?

Bonn, den 16. November 1978

Sick	Lagershausen
Dreyer	Lemmerich
Schulte (Schwäbisch Gmünd)	Milz
Dr. Narjes	Nordlohne
Dr. von Geldern	Pfeffermann
Metz	Sauer (Salzgitter)
Rühe	Schröder (Lüneburg)
Broll	Schröder (Wilhelminenhof)
Damm	Seiters
Feinendegen	Stutzer
Hanz	Frau Tübler
Helmrich	Dr. Waffenschmidt
Frau Hoffmann (Hoya)	Weber (Heidelberg)
Dr. Jobst	Baron von Wrangel