

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Straßmeir, Fischer (Hamburg), Milz, Metz, Bohlsen, Haungs, Dr. Jobst, Tillmann, Bühler (Bruchsal), Hinsken, Pfeffermann, Lemmrich, Frau Hoffmann (Soltau), Eylmann, Frau Krone-Appuhn, Stutzer, Carstensen (Nordstrand), Seesing, Deres, Schulhoff, Uldall, Stockhausen, Müller (Wadern), Austermann, Dr. Olderog, Hanz (Dahlen), Schneider (Idar-Oberstein), Wilz, Schulze (Berlin), Frau Roitzsch (Quickborn), Freiherr Heeremann von Zuydtwyck, Lowack, von Hammerstein, Dr. Stercken, Schwarz, Hauser (Krefeld), Niegel, Hinrichs, Dr.-Ing. Kansy, von Schmude und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Hoffie, Kohn, Bredehorn, Kleinert (Hannover), Ronneburger, Dr. Weng, Wolfgramm (Göttingen) und der Fraktion der FDP

Handelstonnage unter deutscher Flagge

Die Handelstonnage unter deutscher Flagge geht seit mehreren Jahren zurück; die Bundesrepublik Deutschland verfügt nur noch über einen Anteil von 1,6 % an der Welthandelsflotte bei einem gleichzeitigen Anteil von rd. 10 % des Welthandels.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht kann auf eine angemessene deutsche Handelsflotte in den Bereichen Massengutschiffahrt, Trampschiffahrt, Spezialtransporte und Linienschiffahrt nicht verzichtet werden.

Eine der Ursachen für die negative Entwicklung, insbesondere in der Linienschiffahrt, ist die ständige Verschlechterung der Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb, insbesondere durch

- zunehmenden Flaggenprotektionismus von Ländern der Dritten Welt und
- Dumpingpraktiken von Flotten aus Ostblockstaaten.

Die Bundesrepublik Deutschland hat den UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ratifiziert, der eine 40:40:20-Ladungsaufteilung am Konferenzverkehr vorsieht. Der Kodex ist seit dem 6. Oktober 1983 in Kraft. Trotzdem sieht sich die deutsche Handelsflotte, besonders in den Fahrtgebieten Fern- und Mittelost, West- und Ostafrika zunehmend Schwierigkeiten gegenüber.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche wichtigen Außenhandelspartner der Bundesrepublik Deutschland haben den UN-Verhaltenskodex nicht gezeichnet bzw. ratifiziert, und sind der Bundesregierung die Gründe für die Nichtratifizierung bekannt?
2. Welche Teile des Gütertransports auf den Linienschiffahrtsmärkten werden weltweit erfaßt, und wie haben sich die Anteile der deutschen Linienreedereien vor und nach Inkrafttreten des UN-Verhaltenskodexes entwickelt?
3. Woran scheiterte die im UN-Verhaltenskodex vorgesehene Ladungsaufteilung von 40:40:20 in den jeweiligen Fahrtgebieten?
4. In welchen Fällen hat die Bundesregierung die Prinzipien des UN-Verhaltenskodexes in die bilateralen Schiffsbeziehungen aufnehmen können?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die weitere Durchsetzung der Grundsätze des UN-Verhaltenskodexes in den von deutschen Linienreedereien bedienten Fahrtgebieten?
6. In welchem Umfang haben ausländische Reedereien in der Bundesrepublik Deutschland Möglichkeiten, im Rahmen des UN-Verhaltenskodexes am Transport des deutschen Außenhandels beteiligt werden zu können?
7. Welche Einrichtungen stehen für die Durchführung und Kontrolle der im UN-Verhaltenskodex vorgesehenen Regelung in der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung?
8. In welchen Fällen ist die deutsche Linienschiffahrt von protektionistischen Maßnahmen betroffen, die der Ladungslenkung unter die nationale Flagge dieser Länder dienen?
9. In welchen Ländern bzw. Fahrtgebieten ist die Linienschiffahrt von Ladungslenkungsmaßnahmen am stärksten betroffen, und was hat die Bundesregierung bisher dagegen unternommen, und welche weiteren Maßnahmen beabsichtigt sie zu unternehmen?
10. Hat sich die Aufforderung des Deutschen Bundestages in der Entschließung vom 15. Dezember 1982 verwirklichen lassen, in bilateralen Verhandlungen eine angemessene Beteiligung der deutschen Handelsflotte sicherzustellen?
11. Welche Voraussetzungen haben die Regierungen der Mitgliedsländer der EG geschaffen, um protektionistische Praktiken abzuwenden?
12. Welche Möglichkeiten ergeben sich für die Bundesrepublik Deutschland aus der von der Bundesregierung beschlossenen Ankündigung, das Außenwirtschaftsgesetz in geänderter Form anzuwenden?
13. Hält die Bundesregierung den französischen Vorschlag zur Abwendung von „unfairen Praktiken“ im Seeverkehr mit Drittländern auch für die Bundesrepublik Deutschland für anwendbar?

14. In welchem Maße hat sich die Beteiligung deutscher Reedereien im bilateralen Verkehr mit den RGW-Ländern seit 1978 entwickelt?
15. Wie haben sich die Anteile der Linienschifffahrt der RGW-Länder auf den Schiffahrtsmärkten im Verkehr mit Drittländern seit dieser Zeit entwickelt, und in welchem Umfang ist davon die deutsche Linienschifffahrt betroffen?
16. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung in EG-abgestimmten Maßnahmen zur Verhinderung von Dumping-praktiken in der Seeschifffahrt?

Bonn, den 29. Juni 1984

Straßmeir	Hanz (Dahlen)
Fischer (Hamburg)	Schneider (Idar-Oberstein)
Milz	Wilz
Metz	Schulze (Berlin)
Bohlsen	Frau Roitzsch (Quickborn)
Haungs	Freiherr Heeremann von Zuydtwyck
Dr. Jobst	Lowack
Tillmann	von Hammerstein
Bühler (Bruchsal)	Dr. Stercken
Hinsken	Schwarz
Pfeffermann	Hauser (Krefeld)
Lemmrich	Niegel
Frau Hoffmann (Soltau)	Hinrichs
Eylmann	Dr.-Ing. Kansy
Frau Krone-Appuhn	von Schmude
Stutzer	Dr. Dregger, Dr. Waigel und Fraktion
Carstensen (Nordstrand)	
Seesing	Hoffie
Deres	Kohn
Schulhoff	Bredehorn
Uldall	Kleinert (Hannover)
Stockhausen	Ronneburger
Müller (Wadern)	Dr. Weng
Austermann	Wolfgramm (Göttingen)
Dr. Olderog	Mischnick und Fraktion

