

# FLAGGENPROTEKTIONISTISCHE RECHTS- VORSCHRIFTEN ARGENTINIENS UND BRASILIENS IM JAHRE 1969

VON REINHARD VON BRUNN

Die lateinamerikanische Schifffahrtstonnage wird vorwiegend, und zwar zu etwa 50 Prozent von Brasilien und Argentinien gehalten. Brasilien, der flächenmäßig größte Staat Südamerikas, ist dabei mit 216 Schiffen von 1,2 Mill. tdw (Stand von 1968) auch die führende Schifffahrtsnation Lateinamerikas, während Argentinien an 2. Stelle liegt. Es ist verständlich, daß beide Staaten bemüht sind, ihrer Handelsmarine im internationalen Seeverkehr eine entsprechende Stellung zu verschaffen. Zu diesem Zweck haben beide Länder gesetzliche Maßnahmen zur Begünstigung der Schiffe ihrer Flaggen getroffen, die naturgemäß eine Benachteiligung der bisherigen im Südamerikahandel führenden Schifffahrtsnationen zur Folge hat. Die Flaggenprotektion erscheint vom Standpunkt der anderen Staaten als Flaggendiskriminierung. Die damit entstehenden Probleme sind nicht nur solche des innerstaatlichen Rechts, insbesondere der Wirtschaftsverfassung Argentinien und Brasiliens, sondern vor allem solche des Völkerrechts. Bevor eine Beurteilung aus völkerrechtlicher Sicht aber möglich ist, müssen die neuen Rechtsvorschriften der beiden Staaten untersucht werden. Zu diesem Zwecke werden unten die argentinischen und brasilianischen Texte abgedruckt.

## **1. Gesetz Nr. 18250, wonach staatliche Einfuhren nur auf argentinischen Schiffen erfolgen dürfen (Seefrachtgesetz)**

10. Juni 1969

Deutsche Übersetzung des Autors

### **A. Gesetzesbegründung**

Eure Exzellenz, verehrter Herr Präsident:

Von Anbeginn ihrer Amtsführung hat die argentinische Revolutionsregierung ihren Willen bewiesen, die Struktur der nationalen Handelsschifffahrt zu verbessern, indem sie die notwendigen gesetzlichen Maßnahmen verkündete, die zu ihrer gesunden und wirksamen Entwicklung führen sollen. Offensichtliche Beispiele hierfür sind die zur Häfen-Neugliederung getroffenen Maßnahmen, die Bestimmungen bezüglich der Arbeiten an Bord, der wirkungsvolle Einsatz des Nationalen Fonds der Handelsmarine zu Neubauten, Umbauten und Neuausrüstungen, wie auch die Verwirklichung des Planes zur Erneuerung der argentinischen Seeschifffahrtsbetriebe (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) und die Umstrukturierung des staatlichen argentinischen Binnenschifffahrtsbetriebes (Empresa Flota Fluvial).

Auf diese Weise wurden die Grundlagen des Instrumentariums geschaffen, mit Hilfe dessen die argentinische Handelsschifffahrt neu gestaltet wird. Nunmehr erreicht man eine zweite Etappe, in deren Verlauf die Erwartungen hinsichtlich des dynamischen Wirksamwerdens der Handelsmarine erfüllt werden, dies in Übereinstimmung mit der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung des Landes, zu der ihr Ausbau beiträgt. So tritt man der weiteren Ausdehnung der privaten Unternehmen

entgegen. Gleichfalls wurde auch die Verordnung No. 618668 verkündet in dem Bestreben, die sehr oft entgegen den Interessen der Nation aufgedrängten Frachtkosten zu kontrollieren.

Weiterhin erschien es in diesem Rahmen dringend, eine geeignete gesetzliche Maßnahme zu treffen mit dem Ziel, die Tätigkeit der Schiffe nationaler Flagge in ihrem eigenen Wettbewerbsbereich zu schützen. Hierbei wurde die besondere Lage berücksichtigt, in der sich die Schifffahrt gegenwärtig befindet und die nicht zuletzt eine Folge dessen ist, daß die Schiffe ausländischer Flagge von ihren jeweiligen Regierungen entschlossen unterstützt werden.

Im Einklang mit dem Ausgeführten kann man sagen, daß die Zeiten vorbei sind, in denen die Maßnahmen zur Förderung und Unterstützung der Schiffe eigener Flagge als Diskriminierung angeprangert wurden. Tatsache ist, daß in unseren Tagen alle Länder, die eine eigene Schifffahrt besitzen, mit allen Mitteln direkt oder indirekt versuchen, die volle Kapazitätsauslastung ihrer Unternehmen durchzusetzen. Schließlich hat jedes Land als Mitglied der internationalen Gemeinschaft das Vorrecht und sogar die Verpflichtung, die Güterströme zu überwachen und zu lenken, die durch seinen eigenen Handelsaustausch erzeugt werden und die ein natürliches Ergebnis der Arbeit seiner Bewohner sind. Dies aber führt notwendigerweise dazu, für die eigenen Schiffe eine wesentliche Beteiligung an dem Transport sicherzustellen, der sich aus einem solchen Handelsaustausch ergibt.

Die juristische Grundlage für die zu diesem Ziel ergriffenen Maßnahmen leitet man aus folgender Überlegung ab: Länder, die Verkehrsströme in Gang setzen, nehmen bezüglich der Güter, die Gegenstand des Handelsaustausches sind, eine Besitzerposition ein. Die einzig gültige Beschränkung einer solchen Berechtigung wäre durch das gleichwertige und eigene Recht gegeben, das all den Ländern zusteht, zwischen denen sich der Warenaustausch vollzieht.

Andererseits ist außer den obengenannten politischen und juristischen Gründen zu erwähnen, daß die Maßnahmen zum Schutze und zur Förderung der eigenen Handelsmarine einen positiven Beitrag für den nationalen Zahlungsausgleich leisten; denn durch eine bessere und größere Ausnutzung der Schiffe, die keinerlei Erhöhung der Investitionen bedingt, erzielt man größere Deviseneinnahmen und verhindert gleichzeitig deren Abfluß ins Ausland durch die Zahlung von Frachtkosten an ausländische Schiffe.

Zusammenfassend sei gesagt, daß die aufgezählten Gesichtspunkte unzweifelhaft anderen Nationen dazu gedient haben, Maßnahmen zur Förderung der eigenen Schifffahrt in die Wege zu leiten. In diesem Sinne und ohne die geringste Absicht, eine erschöpfende Aufzählung zu geben, darf man an dieser Stelle erinnern an die Gesetzgebung von Brasilien, Chile, Columbien, Uruguay, Perú, Paraguay, Ekuador, Venezuela, USA, Portugal und anderen Ländern, die in den letzten Jahren bedeutende Anstrengungen zur Stützung ihrer eigenen Handelsflotten unternommen haben. Das vorgeschlagene Gesetz steht daher in engem Zusammenhang mit anderen Regelungen der internationalen Gemeinschaft.

Die sinnvolle Anwendung des Gesetzes sowie der richtige Gebrauch der vorgeschlagenen anpassungsfähigen Regelungen wird sich für die Wirtschaft des Landes günstig auswirken, indem dadurch einer ihrer bedeutenden Bereiche wirksam wiederbelebt wird. Gleichzeitig verhindern die in dem Gesetzeswerk vorgesehenen Ausnahmen, daß die unterschiedslose Anwendung der Bestimmungen eine Verteuerung der Dienstleistungen nach sich zieht, die eine spürbare Rückwirkung

auf andere Bereiche der Produktion und des Konsums haben würde; ebenso wird dadurch verhindert, daß die Qualität dieser Dienstleistungen in Mitleidenschaft gezogen wird.

Gott schütze Eure Exzellenz!

Adalbert Krieger Vasena. — Nicanor E. Costa Méndez.  
Armando S. Ressia. — Elvio Baldinelli

## **B. Gesetzestext**

In Anwendung der durch Art. 5 des argentinischen Revolutionsstatuts zugewiesenen Kompetenzen bestätigt der Präsident der Republik Argentinien und verkündet mit Gesetzeskraft:

### **Art. 1**

Jeglicher Import der Republik Argentinien, deren Empfänger entweder der Staat oder die Provinzen oder die Stadtverwaltungen sind, muß auf einem Schiff nationaler Flagge befördert werden; im Falle von Exporten aus einem der genannten Gemeinwesen wird über die notwendigen Maßnahmen zum Zwecke einer größtmöglichen Beteiligung der genannten Schiffe entschieden werden.

### **Art. 2**

Den Zielen dieses Gesetzes entsprechend werden unter der Bezeichnung „Schiffe nationaler Flagge“ nicht nur jene verstanden, die zur Führung der argentinischen Flagge berechtigt sind, sondern auch solche, die von nationalen Reedern befristet gechartert oder gepachtet werden und deren Verträge im voraus durch die zuständige Behörde genehmigt wurden. In diesen Fällen sind die Schiffe mit nationaler Registriernummer immer vorrangig zu beteiligen.

### **Art. 3**

Die in Art. 1 getroffene Bestimmung kommt nicht zur Anwendung, wenn seitens der öffentlichen Verwaltung oder der Unternehmen Verträge oder Übereinkommen bestehen, denen zufolge für die Schiffe nationaler Flagge ein prozentualer Frachtenanteil von nicht weniger als fünfzig vom Hundert (50 Prozent) vorbehalten wird.

### **Art. 4**

Die Verpflichtung zur Beförderung auf Schiffen nationaler Flagge erstreckt sich auch auf nicht-offizielle Einfuhren, die durch irgendein Kreditinstitut des staatlichen Bankensystems finanziert oder avaliert werden. In diesem Fall sind die genannten Kreditinstitute gehalten, diese Verpflichtung zum Bestandteil des entsprechenden Kreditvertrages zu machen. Für eine etwaige Unterlassung sind sie im Rahmen des Art. 6 dieses Gesetzes verantwortlich. Von dieser Verpflichtung werden auch solche Einfuhren umfaßt, die in den Genuß von Zollfreiheit, Wechselkurs-, Steuer- oder Zollerleichterungen oder Vergünstigungen sonstiger Art kommen; weiterhin Importe, die mittels beschafften Kapitals finanziert werden und denen aus diesem Grund die genannten Befreiungen oder Vergünstigungen zugestanden werden. Die Exekutive wird die Fälle näher bestimmen, in denen dieselbe Verpflichtung auf

Exportgeschäfte erstreckt wird, die zu denselben Finanzierungsbedingungen durchgeführt werden, oder die in den Genuß der gleichen Befreiungen oder Vergünstigungen kommen.

#### **Art. 5**

Das in diesem Gesetz bestimmte Verfahren darf nicht zu Frachtkosten führen, die höher sind als

1. die durch zwingende internationale Vereinbarungen bestimmten,
2. die von Konferenzen unter Beteiligung nationaler Reeder festgelegten.

#### **Art. 6**

Falls die Nichteinhaltung dieser Vorschriften festgestellt werden sollte, wird die betreffende Behörde oder die akkreditierende Bank wie auch der begünstigte Importeur oder Exporteur, der gesetzwidrig handelt, zur Zahlung eines Betrages in Höhe des einfachen Wertes der verlorenen Frachteinnahmen herangezogen werden. Dieser Betrag wird dem Nationalen Fonds der Handelsmarine überwiesen. Für die Festsetzung der Strafe kommen die Vorschriften über Schnellverfahren zur Anwendung.

#### **Art. 7**

Die vollziehende Gewalt wird die notwendigen Maßnahmen anordnen, um die größtmögliche Beteiligung der nationalen Schifffahrt an solcher Frachtenbeförderung zu erreichen, die nicht von Art. 1 und Art. 4 dieses Gesetzes erfaßt wird.

An der Frachtenbeförderung nach und von argentinischen Häfen wird in erster Linie die Schifffahrt der Export- und Importländer beteiligt, und zwar zu gleichen Bedingungen. Falls dieselben Routen von regelmäßigen Liniendiensten der Schifffahrt aus Drittländern befahren werden, kann diesen ein bestimmter Anteil vorbehalten werden.

#### **Art. 8**

Die vollziehende Gewalt wird die zur Unterstützung oder zum Schutz der argentinischen Schifffahrt notwendigen Maßnahmen anordnen. Sie wird sich dabei an dem möglichen Vorgehen anderer Länder orientieren und darauf achten, daß die Maßnahmen in einem strikten Gegenseitigkeitsverhältnis stehen.

#### **Art. 9**

Die vollziehende Gewalt wird die Ausnahmen zum vorliegenden Gesetz bestimmen.

#### **Art. 10**

Dieses Gesetz werde bekanntgemacht, veröffentlicht, der Nationalen Direktion des offiziellen Anzeigers (Registro Oficial) zugeleitet und archiviert.

Onaífa. — Adalbert Krieger Vasena. — Nicanor E. Costa Méndez.

## **2. Dekret Nr. 5030 des Sekretariats für Transportwesen betr. Ausführung des Gesetzes Nr. 18250**

8. September 1969

Amtl. Text: B. O. v. 16. 9. 1969

Deutsche Übersetzung des Autors

Angesichts der Notwendigkeit, Ausführungsbestimmungen zum Gesetz No. 18.250 zu erlassen und in der Erwägung:

- daß mit der Bestätigung des vorstehend zitierten Gesetzes durch die nationale Gesetzgebung eine empfindliche Lücke auf dem Gebiet der Handelsschifffahrt geschlossen wurde;
- daß die Erfahrungen es geraten erscheinen lassen, die zuständigen Behörden des Staates mit einem Instrumentarium wirksamer und gleichzeitig anpassungsfähiger Normen auszustatten, um eine moderne Handelsschifffahrt zu erhalten, die angesichts der durch die Schifffahrt anderer Länder entwickelten Tätigkeit wettbewerbsfähig ist;
- daß unbeschadet der in dem Gesetz enthaltenen Grundsätze dieses selbst Ausnahmefälle vorsieht, die zweckentsprechend präzisiert werden müssen, damit eine gesunde Vermarktungspolitik für die argentinischen Import- und Exportprodukte erreicht werden kann;
- daß es ein unverzichtbares Vorrecht aller Mitglieder der internationalen Gemeinschaft ist, die Form und die einzelnen Bedingungen zu bestimmen, zu denen die für den Güterverkehr bedeutsamen Waren befördert werden sollen; ordnet der Präsident der Republik Argentinien an:

### **Art. 1**

Die Aufzählung in Art. 1 des Gesetzes No. 18.250 erfaßt die nationalen Ministerien, Staatssekretariate, Chefkommandanturen, dezentralisierten Behörden, Staatsbetriebe und die Gesellschaften, an deren Unternehmenskapital der Staat einen Anteil von fünfzig vom Hundert (50 Prozent) oder mehr hält; ebenso erfaßt sie die entsprechenden Organe auf der provinziellen und kommunalen Ebene. Alle haben die notwendige Sorgfalt zur Erfüllung dieses Gesetzes walten zu lassen.

### **Art. 2**

Die Import- und Exportgeschäfte, auf die sich alle Bestimmungen des Gesetzes No. 18.250 beziehen, umfassen vor allen Dingen Grundstoffe, Fertigprodukte oder Halbfertigprodukte, Gebrauchsgüter, Ausrüstungen und überhaupt Gegenstände jeder Art, die verbraucht, gebraucht, bearbeitet oder umgewandelt werden können.

### **Art. 3**

Damit die Vorschriften des Gesetzes No. 18.250 genauestens eingehalten werden, muß in alle Ausschreibungsformulare und sonstige Unterlagen, in denen ein Kauf- oder Verkaufsvertrag, Werk- oder Dienstvertrag näher präzisiert wird, der seinerseits zu Importgeschäften führt und an dem irgendeines der in Art. 1 dieses Dekrets aufgezählten Organe als Vertragspartner oder interessierte Partei beteiligt ist, eine Klausel aufgenommen werden, derzufolge der Transport zur See vom Ausland auf Schiffen nationaler Flagge zu erfolgen hat. Bei Exporten werden die Staatssekretariate für das Transportwesen und für Außenhandel die notwendigen Maßnahmen treffen, die zu einer größtmöglichen Beteiligung der genannten Schiffe führen.

#### **Art. 4**

Im Rahmen des Art. 4 des Gesetzes No. 18 250 werden nicht als Zollfreiheit, Wechselkurs-, Steuer- oder Zollerleichterung oder Vergünstigung sonstiger Art angesehen:

- a) die durch die Zentralbank der Republik Argentinien erteilte Befreiung von der vorherigen Hinterlegung der Importgebühren;
- b) die Aufnahme von Produkten aus den Mitgliedsländern der lateinamerikanischen Freihandelsvereinigung (ALALC) in die Nationale Liste Argentiniens (Lista Nacional Argentina); in die Listen der nicht-erweiterungsfähigen Konzessionen (Listas de Concesiones no Extensivas) für Bolivien, Ekuador, Paraguay und Uruguay und in die Zusatzabkommen, die im Rahmen dieser Vereinigung unterzeichnet und deren Bestimmungen durch eine Verordnung der jeweiligen nationalen Exekutive in Kraft gesetzt wurden.

#### **Art. 5**

Die Anwendung der in Art. 4 des Gesetzes No. 18.250 enthaltenen Bestimmungen bezüglich der nicht-offiziellen, durch Kreditanstalten des staatlichen Bankensystems finanzierten Importgeschäfte, ist ausschließlich auf solche Geschäfte beschränkt, die Bestandteil besonderer Förderungs- oder Ausrüstungsprogramme sind, deren Durchführung mittels Direkt- oder Avalkredite in nationaler oder fremder Währung erfolgt, die von öffentlichen, nationalen, provinziellen, städtischen und gemischten Banken gewährt werden.

#### **Art. 6**

In internationale Handelsabkommen, bei deren Durchführung eine Beförderung zur See erfolgt, muß eine Klausel über die Beteiligung der Schiffe nationaler Flagge entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes No. 18.250 und des vorliegenden Dekrets eingefügt werden.

Die Beteiligung der Schiffe nationaler Flagge am Transport der von diesen internationalen Verträgen oder Abkommen erfaßten Frachten darf nicht unter fünfzig vom Hundert (50 %) des gesamten Frachtaufkommens betragen. Abkommen oder Übereinkünfte von Reedern, die mit der Beförderung zur See beauftragt sind, erlangen erst Gültigkeit, nachdem sie durch das staatliche Sekretariat für Transport gebilligt wurden. Solche Verträge oder Übereinkommen dürfen nur unter Einhaltung des Gesetzes No. 18.250 und dieses Dekrets abgeschlossen werden. Außer mit ausdrücklicher Genehmigung darf in ihnen keine gegenteilige Vereinbarung getroffen werden, da für die in Art. 1 des Gesetzes No. 18.250 bezeichneten offiziellen Frachten allein die in Art. 9 dieses Dekrets statuierten Verfahrensgrundsätze maßgeblich sind.

#### **Art. 7**

Die Institutionen innerhalb des Bankensystems müssen die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen ergreifen, damit bei der Mitteilung über die Krediteröffnung für Importgeschäfte mit Produkten, die Zollfreiheit oder Vergünstigungen im Sinne des Art. 4 des Gesetzes No. 18.250 erhalten, dem Erfordernis Rechnung getragen wird, daß diese Waren auf Schiffen nationaler Flagge befördert werden müssen. Im Falle der Nichteinhaltung dieser Vorschrift werden die betreffenden Institutionen mit Maßgabe der in Art. 6 des Gesetzes No. 18.250 erwähnten Folgen verantwortlich gemacht.

#### **Art. 8**

Wenn das staatliche Sekretariat für Transport Genehmigungen zu Pacht- oder Charterverträgen auf Zeit erteilt, wie sie in Art. 2 des Gesetzes No. 18.250 aufgeführt sind, so muß es berücksichtigen, in welchem Verhältnis die gestellten Anträge zur Zahl der Schiffe stehen, die die Reeder zum Zeitpunkt der Antragstellung im nationalen Schiffsregister führen lassen und die tatsächlich unter ihrer direkten Kontrolle verkehren, oder zu dem von ihnen bei argentinischen Werften in Auftrag gegebenen und im Bau befindlichen Schiffsraum.

Alle Anträge, die den obigen Bestimmungen nicht entsprechen, werden ohne die Möglichkeit, Rechtsmittel einzulegen, zurückgewiesen.

#### **Art. 9**

Das staatliche Sekretariat für Transport ist die ausführende Behörde und ist zuständig für den Erlaß der Erläuterungs-, Anpassungs- oder Auslegungsbestimmungen, die zur besseren Erfüllung des Gesetzes No. 18.250 und dieses Dekrets notwendig sind.

In dieser Eigenschaft und in Übereinstimmung mit den Ausführungen in Art. 6 dieses Dekrets kann es Ausnahmen zu den Vorschriften der Art. 1 und 4 des Gesetzes No. 18.250 bewilligen und über das Zugeständnis von bis zu fünfzig vom Hundert (50 %) des Frachtaufkommens an Schiffe des Waren-Exportlandes verhandeln, wenn eine entsprechend gleiche Behandlung für Schiffe nationaler Flagge zugesichert wird. In diesem Fall werden Gegenseitigkeitsabkommen geschlossen, die das Beteiligungsverhältnis und die Koordinierungsmaßnahmen für die Verschiffung regeln.

#### **Art. 10**

Die Vorschriften der Art. 1 und 4 des Gesetzes No. 18.250 gelten nur für die Beförderung zur See und sind immer dann anwendbar, wenn auf Schiffen nationaler Flagge Frachtraum zur Verfügung steht und sie zur Ausführung der Transporte in der Lage sind. In diesem Zusammenhang muß der Importeur gegebenenfalls dem staatlichen Sekretariat für Transport dreißig (30) Tage im voraus eine beglaubigte Erklärung darüber vorlegen, daß keine Schiffe zur Verfügung stehen.

Im Sinne dieser Vorschrift steht ein Schiff für die Durchführung der Beförderung dann nicht zur Verfügung, wenn bei nicht-verderblichen Waren eine Wartezeit von mehr als sieben (7) Tagen entstehen würde und bei verderblichen Waren eine solche von mehr als achtundvierzig (48) Stunden.

Das staatliche Sekretariat für Transport kann Ausnahmen zu den Bestimmungen dieses Artikels zulassen, wenn die nationalen Reedereiunternehmen zum Zeitpunkt der Aufstellung der Frachtlisen erklären, daß sie über keinen Laderaum mehr verfügen.

Von den der Exekutive durch die Art. 4, 7 und 9 des Gesetzes No. 18.250 eingeräumten Befugnissen wird auf Vorschlag der staatlichen Sekretariate für Transport und für Außenhandel Gebrauch gemacht.

#### **Art. 11**

Auf Verlangen des staatlichen Sekretariats für Transport und im Rahmen der Kreditpolitik der Regierung kann die Zentralbank der Republik Argentinien die Genehmigung dazu erteilen, daß der gesamte Import mit dem Frachterlös aus der Beförderung der Güter auf Schiffen nationaler Flagge im Rahmen der Art. 1 und 4 des Gesetzes No. 18.250 finanziert wird.

#### **Art. 12**

Im Rahmen von Art. 2 des Gesetzes No. 18.250 werden als „einheimische Reeder“ nur natürliche Personen oder solche juristischen Personen anerkannt, die dem Gesetz entsprechend entstanden sind und den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (Código de Comercio) und denen des See- und Binnenschiffahrtsrechtes (Digesto Marítimo y Fluvial) genügen.

Außerdem müssen sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

1. Sie müssen ihren Sitz in der Republik Argentinien haben.
2. Wenn es sich um eine Personengesellschaft handelt, so muß zumindest eines mehr als die Hälfte ihrer Mitglieder die argentinische Staatsbürgerschaft besitzen und seinen Wohnsitz in der Republik Argentinien haben; die erwähnte Personenmehrheit muß auch im Besitz der Mehrheit des Gesellschaftskapitals sein.
3. In jedem Fall muß das Unternehmen von argentinischen Staatsbürgern kontrolliert und geleitet werden, die auch tatsächlich im Lande wohnen.
4. Bei Kapitalgesellschaften muß die Mehrheit der stimmberechtigten Aktien, die eine Nominalmehrheit zu sein hat, im Eigentum von Argentinern mit Wohnsitz in der Republik Argentinien stehen. Die Übertragung dieser Aktien kann nur mit Genehmigung des Vorstandes erfolgen, der dem staatlichen Sekretariat für Transport innerhalb von acht (8) Tagen nach Vollzug der Übertragung Mitteilung über die Einzelheiten der erteilten Genehmigung machen muß.
5. Der Vorstandsvorsitzende oder der Vorsitzende des Verwaltungsrates, die Geschäftsführer und mindestens zwei Drittel der Direktoren oder Verwaltungsbeauftragten müssen Argentinier sein.

Jegliche Überschreitung dieses Artikels und des in Art. 6 dieses Dekrets Bestimmten hat den sofortigen Entzug der erteilten Genehmigung zur Folge und führt zur Einziehung des in Art. 6 des Gesetzes No. 18.250 erwähnten Betrages; hierzu wird summarisch gegen das durch die Genehmigung begünstigte Schiff vorgegangen.

#### **Art. 13**

Um die strikte Einhaltung des Gesetzes No. 18.250 zu erreichen, bezieht sich eine Mitbeteiligung der Schiffe nationaler Flagge ausschließlich auf den Frachtwert der Waren, die transportiert werden sollen.

#### **Art. 14**

Das staatliche Sekretariat für Transport wird dazu ermächtigt, mit der Nationalen Zolldirektion die Maßnahmen zu vereinbaren, die diese auf Grund einer solchen Aufteilung zu treffen hat.

#### **Art. 15**

Die bestehenden oder künftigen Abkommen, die in Art. 3 des Gesetzes No. 18.250 aufgeführt sind, müssen dem staatlichen Sekretariat für Transport durch die einheimischen Reeder, die diese unterzeichnen, mitgeteilt werden. Falls letztere nicht vorhanden sind, trifft diese Pflicht die Schifffahrtslinien oder Reeder, die Konferenzmitglieder sind und sich in den Transport der Handelsgüter einschalten. Sie sind dazu verpflichtet, die etwaige Beteiligung der Schiffe nationaler Flagge am betreffenden Frachtverkehr zuzusichern.

Das staatliche Sekretariat für Transport wird auch die notwendigen Maßnahmen ergreifen, damit die oben genannte Mitteilung zur Kenntnis derjenigen öffentlichen

Körperschaften und privaten Organisationen gelangt, die zur Anwendung und Einhaltung der Bestimmungen des Gesetzes No. 18.250 und des vorliegenden Dekrets verpflichtet sind.

#### **Art. 16**

Die Dekrete No. 6087/48, 17.046/49 und 15.2413/60 werden außer Kraft gesetzt<sup>1</sup>.

#### **Art. 17**

Das vorliegende Dekret muß vom Minister für Wirtschaft und Arbeit gegengezeichnet und durch die Staatssekretäre für Transport und Außenhandel unterzeichnet werden.

#### **Art. 18**

Dieses Dekret werde bekanntgemacht, veröffentlicht, der Nationalen Direktion des offiziellen Anzeigers (Registro Nacional) zugeleitet und archiviert.

— Unterschriften —

### **3. Dekretgesetz Nr. 666 betr. Verpflichtung zum Transport mit brasilianischen Schiffen und andere Maßnahmen**

2. Juli 1969

Amtl. Text: D. O. v. 3. 7. 1969, S. 5593

Deutsche Übersetzung: Deutsch-brasilianische Industrie- und Handels-Kammer in Brasilien, Rundschreiben Nr. 27 v. 19. 7. 1967, Anlage S. 43

#### **Art. 1**

Das nationale Aufsichtsamt für die Handelsmarine hat auf Grund seiner Zuständigkeit zur Ordnung des Seetransportwesens durch eigene Entschlüsse den Anteil der brasilianischen Handelsflotte an den internationalen Schifffahrtslinien zu bestimmen und zu überwachen.

Einziger Paragraph: Im Sinne dieses Artikels müssen im Verkehr zwischen Brasilien und anderen Ländern die Reeder Brasiliens als des aus- oder einführenden Landes so lange überwiegen, bis ihre von der brasilianischen Politik für das internationale Seetransportwesen vorgesehene gleichmäßige Beteiligung erreicht worden ist.

#### **Art. 2**

Unter Berücksichtigung des Prinzips der Gegenseitigkeit muß der Transport von ausländischen Waren mit brasilianischen Schiffen erfolgen, wenn es sich um Einfuhren durch Organe der unmittelbaren oder mittelbaren Verwaltung des Bundes, der Staaten oder der Municipien, einschließlich öffentlicher Unternehmungen und gemischt-wirtschaftliche Betriebe handelt; dies gilt auch für Einfuhren mit Vergünstigungen der Regierung, die ganz oder teilweise von öffentlichen Kreditanstalten finanziert werden, sowie auch für solche der unmittelbaren oder mittelbaren Bundesverwaltung, welche ausländische Finanzierung erlangt haben.

---

<sup>1</sup> Bei den in Art. 16 genannten Vorschriften handelt es sich um das Dekret Nr. 6087 v. 9. 3. 1948 (B. O. v. 17. 3. 48; ADLA S. 463), nach welchem Ein- und Ausfuhr staatlicher Stellen bevorzugt auf argentinischen Schiffen zu erfolgen hatte. Das Dekret Nr. 17046 vom 23. 7. 49 (B. O. v. 26. 7. 49; ADLA S. 813) gab Ergänzungen dazu. Das Dekret Nr. 152413 v. 1960 war in ADLA nicht abgedruckt.

§ 1 Die Verpflichtung dieses Artikels gilt auch für brasilianische Waren, welche mit einer der in ihm erwähnten Vergünstigungen ausgeführt werden.

§ 1<sup>2</sup> Das nationale Aufsichtsamt für die Handelsmarine kann nach vorhergehender Zustimmung des Nationalen Rats für den Außenhandel die in diesem Artikel vorgesehene Verpflichtung auf auszuführende nationale Waren ausdehnen.

§ 2 Die Verpflichtung dieses Artikels gilt auch für Waren, deren Transport auch durch Verträge oder Konventionen geregelt ist, welche von brasilianischen Behörden unterzeichnet oder anerkannt werden, wobei die in ihnen niedergelegten Bedingungen zu beachten sind.

#### **Art. 3**

Die ein- oder auszuführenden Waren, welche durch brasilianische Schiffe befördert werden müssen, können bis zu 50 Prozent durch Schiffe eines aus- oder einführenden Landes erfolgen, wenn die Gesetzgebung des kaufenden oder verkaufenden Landes den brasilianischen Schiffen zumindest die gleiche Behandlung zugesteht.

§ 1 Wenn brasilianische Schiffe oder von Brasilien gecharterte Schiffe für den ganzen Transport oder des zustehenden Anteils tatsächlich nicht vorhanden sind, kann der Transport durch ein Schiff des aus- oder einführenden Landes zugelassen werden.

§ 2 Wenn weder ein brasilianisches Schiff noch ein Schiff des Landes des Importeurs oder Exporteurs zur Verladung der Ware zur Verfügung steht, kann das Nationale Aufsichtsamt für die Handelsmarine nach eigenem Ermessen den Transport durch ein ausdrücklich zu bestimmendes Schiff eines dritten Landes zulassen.

§ 3 Wenn die Aus- oder Einfuhr nach oder von einem Land erfolgt, welches von Schiffen weder des ein- oder ausführenden Landes von transportgenehmigungspflichtigen Waren angelaufen wird, erteilt das Nationale Aufsichtsamt für die Handelsmarine im voraus und unter Angabe des Transporteurs die in diesem Gesetzdekret vorgesehene Genehmigung.

#### **Art. 4**

Die Maßnahmen der Verwaltungsbehörden zum Schutz und zur Regelung der Seetransporte von Waren von oder nach brasilianischen Häfen finden auf Frachtkonferenzen, Aufteilung und Verlosung von Frachten und Sendungen sowie auf Verträge nur Anwendung, wenn an ihnen entweder die „Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro“, mit oder ohne den mit ihr verbundenen Reedern oder andere brasilianische Reeder beteiligt sind, welche vom Nationalen Aufsichtsamt für die Handelsmarine für Sondertransporte zugelassen worden waren.

#### **Art. 5**

Als brasilianisches Schiff im Sinne dieses Dekretgesetzes gilt auch ein von einer brasilianischen und zum Überseetransport zugelassenen Reederei gechartertes Schiff.

#### **Art. 6**

Unter Vergünstigung durch die Regierung ist jede Art von Steuerfreiheit oder -ermäßigung, protektionistische Zolltarifbehandlung und jeder von der Bundesregierung gewährte Vorteil zu verstehen.

---

2 Neufassung von Art. 2 § 1 durch Dekretgesetz Nr. 687 v. 18. 7. 1969.

#### **Art. 7**

Zur genauen Durchführung dieses Dekretgesetzes kann das Nationale Aufsichtsamt für die Handelsmarine die notwendigen Maßnahmen und Bestimmungen zur Kontrolle der Verladungen treffen und von allen Organen der unmittelbaren oder mittelbaren öffentlichen Verwaltung des Bundes, der Staaten und Munizipien sowie von den konzessionierten Unternehmungen für öffentliche Dienste Dokumente, Papiere, Prozesse und Informationen anfordern.

#### **Art. 8**

Dieses Dekretgesetz tritt am Tage seiner Veröffentlichung und unter Widerruf entgegenstehender Bestimmungen in Kraft.

#### **4. Resolution Nr. 3508 des brasilianischen Aufsichtsamtes für die Handelsmarine (SUNAMAN)**

31. Juli 1969

1. Die Verpflichtung, Frachtraten bei der SUNAMAN zu hinterlegen, gemäß den Klauseln der „Norms for Filing and Approval of International freight Tariffs“, wird auf Nichtkonferenzreedereien, die im regelmäßigen Überseeverkehr Stückgüter von und nach brasilianischen Häfen transportieren, ausgedehnt.
2. Zum regelmäßigen Linienverkehr rechnen alle Dienste von Reedereien, die eine Agentur oder Vertretung in einem brasilianischen Hafen unterhalten. Hiervon ausgenommen sind lediglich Trampreedereien.
3. Für die Hinterlegung der Frachtraten bei der SUNAMAN wird eine Frist von 30 Tagen nach Inkrafttreten dieser Resolution eingeräumt.
4. Diejenigen Reedereien, die ihre Frachtraten nicht in dem vorgeschriebenen Zeitraum vorlegen, dürfen ihren Dienst nach Brasilien nicht aufrechterhalten.