NACHRICHTEN
Österreich

06. Februar 2025

Panama weist US-Behauptung über kostenlose Kanaldurchfahrt zurück

Panama widerspricht den US-Aussagen, dass Regierungsfahrzeuge künftig kostenlos durch den Kanal verkehren können. Der Panama-Kanal bleibt kostenpflichtig, trotz diplomatischer Spannungen.

Am Mittwoch wies Panama die Behauptung des US-Außenministeriums zurück, dass die zentralamerikanische Nation zugestimmt habe, keine Gebühren mehr für die Durchfahrt von US-Regierungsschiffen durch den berühmten Panamakanal zu erheben.

Pressemitteilung der Panama-Kanal-Behörde

In einer offiziellen Mitteilung erklärte die Panama-Kanal-Behörde, die befugt ist, die Mautgebühren und andere Gebühren für die Durchfahrt zu festzulegen: „Wir haben keine Anpassungen an den Gebühren vorgenommen.“ Zudem erklärte die Behörde ihre Bereitschaft, einen Dialog mit den USA aufzunehmen.

Klarstellung der US-Behauptungen

Die Stellungnahme Panamas widersprach direkt der vorherigen Aussage des US-Außenministeriums, das am Abend zuvor erklärt hatte: „US-Regierungsschiffe können nun gebührenfrei durch den Panamakanal fahren, was der US-Regierung jährlich Millionen von Dollar einspart.“ Diese Erklärung wurde auf X veröffentlicht, begleitet von einem Bild eines Marinegefährts,

das in die Schleusen des Kanals einfährt.

Finanzielle Aspekte der Schiffstransporte

In den letzten 26 Jahren hat die US-Regierung laut einer Erklärung der panamesischen Botschaft in Kuba insgesamt 25,4 Millionen Dollar für die Durchfahrt von Kriegs- und Unterseebooten bezahlt, was weniger als eine Million Dollar pro Jahr entspricht. CNN hat das US-Außenministerium um eine Stellungnahme gebeten.

Politische Spannungen und Trumps Äußerungen

Diese jüngste Kontroverse entbrannte nur wenige Tage, nachdem Präsident Donald Trump seine Absicht bekräftigte, den Panamakanal zurückzuholen und vor „mächtigen“ US-Maßnahmen in einem eskalierenden diplomatischen Streit mit dem zentralamerikanischen Land über die Präsenz Chinas in der Umgebung des wichtigen Wasserwegs warnte. „China betreibt den Panamakanal, der nicht an China übergeben wurde, sondern dummerweise an Panama. Sie haben das Abkommen verletzt, und wir werden ihn zurückholen, oder es wird etwas sehr Mächtiges passieren“, sagte Trump am Sonntag gegenüber Reportern.

Diplomatische Verhandlungen mit Panama

Stunden zuvor hatte sich die diplomatische Aufregung, verursacht durch Trumps wiederholte und öffentlich geäußerte Wünsche, die Kontrolle über den Kanal zurückzuerlangen, etwas beruhigt, nachdem Außenminister Marco Rubio, der seine erste Auslandsreise als US-Diplomat unternahm, Panamas Präsident Raúl Mulino traf. Mulino stellte klar, dass die Souveränität Panamas über den Kanal nicht zur Debatte stehe, jedoch erklärte er auch, dass er Washingtons Bedenken hinsichtlich des angeblichen Einflusses Pekings angesprochen habe.

Abkehr von der chinesischen Entwicklungsinitiative

Mulino kündigte an, dass Panama ein 2017 unterzeichnetes Memorandum über das Mitwirken an Chinas Initiative für Auslandsentwicklung, bekannt als die **Belt and Road**-Initiative, nicht erneuern werde. Zudem deutete er an, dass das Abkommen mit Peking möglicherweise vorzeitig beendet werden könnte.

Der historische Hintergrund des Panamakanals

Der Kanal wurde 1977 gemäß **einem Vertrag** an Panama zurückgegeben, der den USA erlaubte, militärisch einzugreifen, falls die Betriebstätigkeit des Wasserwegs durch interne Konflikte oder ausländische Mächte gestört wird. Heute passieren mehr Frachtschiffe den Kanal als während der Jahre unter US-Kontrolle.

Der Betrieb des Panamakanals

Seit 2000 wird der Kanal von der Panama-Kanal-Behörde betrieben, deren Administrator, stellvertretender Administrator und 11-köpfiger Vorstand von der panamesischen Regierung ausgewählt werden, jedoch unabhängig arbeiten. Die Panama Ports, Teil einer Tochtergesellschaft des in Hongkong ansässigen Mischkonzerns CK Hutchison Holdings, betreibt Terminals an der Atlantik- und Pazifikseite des Kanals sowie mehrere andere Unternehmen.

Die Rolle von Hutchison

Hutchison erhielt 1997 die Konzession für die beiden Häfen, als Panama und die USA den Kanal gemeinsam verwalteten. Das Unternehmen ist an der Börse notiert, nicht auf US-

Sanktionslisten bekannt und dessen Tochtergesellschaft Hutchison Ports ist einer der größten Hafenbetreiber weltweit, der 53 Häfen in 24 Ländern betreibt, darunter auch in anderen US-Alliierten wie dem Vereinigten Königreich, Australien und Kanada. Hutchison hat jedoch keinen Einfluss auf den Zugang zum Panamakanal.

Details

Besuchen Sie uns auf: die-nachrichten.at