

hier um keinen internationalen Staatenvertrag, sondern lediglich um materiell gemeinsames nationales Recht.

c) In den Küstengewässern hat jeder Staat die zur Vermeidung von Unglücksfällen erforderlichen Vorschriften selbständig zu erlassen. Auch hier stimmen die nationalen Gesetze inhaltlich im wesentlichen überein. Vgl. die deutsche Verordnung über die Abblendung der Seitenlichter und die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen, vom 16. Oktober 1900 (R. G. Bl. S. 1003) und dazu die Bekanntmachung vom 8. Dezember 1900 (R. G. Bl. S. 1036).

d) Daneben finden sich auch einzelne Verträge verschiedener Staaten über die Erhaltung der Seewege, insbesondere über Errichtung und Erhaltung der Seezeichen (Leuchttürme, Bojen und Baken usw.).

Ein typisches Beispiel bietet der deutsch-niederländische Vertrag vom 16. Oktober 1896 (R. G. Bl. 1897 S. 603), durch den sich in Art. 1 Abs. 2 die preußische Regierung verpflichtet, „die Betonung und Bekakung der Mündungen der Unter-Ems sowie die Leuchttürme auf Borkum, die Leuchtbaken auf dem Randsel und die Leuchttürme bei Pilsum und bei Campen in gutem Zustande, beziehungsweise in ordnungsmäßigem Betriebe zu erhalten“, während die niederländische Regierung die Verpflichtung übernimmt, „die Küstenlichter in Delfzijl und in Watum in ordnungsmäßigem Betriebe zu erhalten“.

Auch Verträge einer größeren Gruppe von seefahrenden Staaten finden sich. So haben durch Vereinbarung vom 31. Mai 1865 Belgien, Frankreich, Italien, Großbritannien, Österreich-Ungarn, die Niederlande, Portugal, Schweden-Norwegen, Spanien und die Vereinigten Staaten sich verpflichtet, eine Beisteuer zu dem von Marokko am Kap Spartel errichteten Leuchtturm zu leisten; zugleich haben die Vertragsmächte sich die oberste Leitung und Verwaltung vorbehalten¹²⁾. Das Deutsche Reich ist durch Erklärung vom 4. März 1878 der Vereinbarung beigetreten, Rußland am 31. Mai 1899 gefolgt. Über die Befriedung dieses Leuchtturms unten § 40 VI 5.

4. Über das internationale Seeprivatrecht vgl. unten § 32 IV 3.

§ 27. Die Fluß- und Kanalschifffahrt.¹⁾

I. Die internationalen Ströme.

1. Internationale Ströme sind diejenigen Ströme, welche das Gebiet mehrerer Staaten durchströmen (oder trennen) und mit dem Meere in schiffbarer

12) Abgedruckt N. R. G. 2. a. III 560, IX 227.

1) Engelhardt, Histoire du droit fluvial conventionnel. 1889. Guillaume, L'Escaut depuis 1830. 2 Bde. 1903. Den Beer Portugael, La neutralité de l'Escaut. 1911. Wittmaack, L. A. XIX 145 (völkerrechtliche