

b) Den Kriegsschiffen und Prisen der Kriegführenden ist die Durchfahrt durch die neutralen Küstengewässer grundsätzlich gestattet. Doch haben im Weltkrieg die neutralen Mächte das Recht für sich in Anspruch genommen, die Durchfahrt beiden Teilen ganz oder teilweise zu untersagen oder Teile der Küstengewässer zu sperren; die Beschränkung kann auch nur für bestimmte Arten von Kriegsfahrzeugen ausgesprochen werden (so die skandinavischen Staaten gegenüber den Tauchbooten 1915). Soweit es sich um Eigengewässer (*eaux intérieures*) handelt, zu denen auch die Baien und Buchten gehören (oben § 9 IV 3), kann dieses Recht nicht bestritten werden; für die Küstengewässer selbst ist es dagegen in Abrede zu stellen.

c) Die von der neutralen Macht für die Zulassung von Kriegsschiffen und Prisen in ihren Häfen, Reeden oder Küstengewässern getroffenen Anordnungen sind auf beide Kriegführende gleichmäßig anzuwenden.

d) Die neutrale Macht darf zulassen, daß die Kriegsschiffe der Kriegführenden sich ihrer bestellten Lotsen bedienen (Deutscher Vorbehalt).

8. Der Aufenthalt der Kriegsschiffe (mit Einschluß der Tauchboote) der Kriegführenden in den neutralen Häfen, Reeden und Küstengewässern ist nur mit wesentlichen Einschränkungen gestattet (Art. 12 bis 20).⁹⁾

a) Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nichts anderes bestimmt, darf der Aufenthalt 24 Stunden nicht überschreiten (Deutscher Vorbehalt); nur bei Seenot darf die Frist überschritten werden. Deutschland gewährt im allgemeinen vierzehn Tage; 24 Stunden

9) Die Sätze des Abkommens entsprechen dem von Großbritannien seit 1861, den Vereinigten Staaten und Japan eingenommenen Standpunkt. Deutschland hat gegenüber verschiedenen Artikeln Vorbehalte gemacht. Es ist einleuchtend, daß die Beschränkungen die Kriegführung um so mehr erschweren, je weniger Flottenstützpunkte der Kriegführende in den verschiedenen Teilen der Erde besitzt. Daraus erklärt sich die verschiedene Haltung Großbritanniens und des Deutschen Reichs. Vgl. v. Martitz 478. Scholz, L. A. XX 157. Liepmann 40. de Lapradelle, R. G. XI 531. Boullier, *De l'asile accordé aux vaisseaux de guerre des belligérants dans les ports neutres*. 1912. Pépy, *L'asile maritime en temps de guerre*. 1913. — Besondere Bestimmungen haben erlassen: Frankreich, Dekret vom 18. Oktober 1912 (N. R. G. 3. s. VIII 329); Dänemark, Norwegen und Schweden, Erklärung vom 21. Dezember 1912 (dasselbst 81, Jahrbuch II 495); Deutschland, Verordnung vom 14. Mai 1913 (dasselbst VIII 326). Über das schwedische Neutralitätsrecht vgl. Staël v. Holstein, *Gällande Folkkrätt* (1916). — Handelstauchboote sind wie andere Handelsschiffe zu behandeln. Korrekt daher die Haltung der Vereinigten Staaten 1916 gegenüber den deutschen Tauchbooten „Deutschland“ und „Bremen“. Bewaffnete Handelsschiffe haben die Vereinigten Staaten 1914 den Handelsschiffen gleichgestellt, wenn die Bewaffnung ausschließlich für die Verteidigung bestimmt ist. Die Feststellung dieser Voraussetzungen dürfte Schwierigkeiten bieten. Vgl. oben § 41 Note 17.