

**OBWIESZCZENIE
MINISTRA SPRAW ZAGRANICZNYCH**

z dnia 22 maja 1937 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych oraz Ministrem Przemysłu i Handlu w przedmiocie wykonania zaleceń Międzynarodowego Komitetu Nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii.

Powołując się na Obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 10 grudnia 1936 r. w przedmiocie przewozu materiału wojennego na polskich statkach handlowych morskich i polskich statkach powietrznych do Hiszpanii (Monitor Polski Nr 288, poz. 512) oraz w związku z zaleceniem Międzynarodowego Komitetu Nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii, uchwalonym na posiedzeniu Komitetu w dniu 8 marca 1937 r. w Londynie, podaje się niniejszym do wiadomości, że armatorzy i kapitanowie statków handlowych morskich, pływających pod polską flagą (polską handlową banderą morską), powinni stosować się i przestrzegać następujących przepisów:

§ 1. Statki handlowe morskie, pływające pod polską flagą (polską handlową banderą morską) do Hiszpanii, posiadłości hiszpańskich lub hiszpańskiej strefy Maroka, obowiązane są zawiązać do jednego z wymienionych w § 2 portów obserwacyjnych, celem wzięcia na pokład jednego lub więcej „Obserwatorów”, mianowanych przez Międzynarodowy Komitet Nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii, a wyznaczonych przez Administratora, któremu w danym porcie zlecona jest przez powyższy Komitet organizacja systemu obserwacji, lub jego zastępcę.

§ 2. Wzięcie na pokład Obserwatorów przez statki handlowe morskie powinno nastąpić:

a) w Gibraltarze — jeśli statek przepływa cieśniną Gibraltarską w jednym albo w drugim kierunku, zdążając do portu hiszpańskiego.

Powyższa reguła jest zasadnicza i ma pierwszeństwo przed innymi poniżej wyszczególnionymi.

b) w Douvres lub Les Dunes — jeśli statek przepływa Kanał La Manche, zdążając z portu położonego na północ od Douvres do portu hiszpańskiego;

c) w Cherbourg — jeśli statek nie będąc objętym przepisem ad b) udaje się do portu hiszpańskiego, wypływając z jednego z portów, położonych w Kanale La Manche na południe od Douvres z wyjątkiem, jeśli wypływa z portów, położonych pomiędzy Cherbourg a Brest, w którym to przypadku znajduje zastosowanie przepis ad d);

d) w Brest — jeśli statek płynie do portu hiszpańskiego z Irlandii, morza Irlandzkiego albo Kanału Bristol lub też z jednego z portów, położonych pomiędzy Cherbourg a Brest;

e) w Le Verdon — jeśli statek nie będąc objętym przepisem ad b) udaje się do portu hiszpańskiego z jednego z portów położonych na południe od Brest na francuskim wybrzeżu Oceanu Atlantyckiego lub zatoki Gaskońskiej (Biskajskiej);

f) w Palermo — jeśli statek płynie do portu hiszpańskiego przez Morze Śródziemne ze wschodu albo z jednego z portów położonych na Morzu Śródziemnym na wschód od 12 stopnia długości wschodniej z wyjątkiem przypadków, gdy w celach handlowych statek zmuszony jest zawiązać do Marsylii, w którym to przypadku zostanie uprawniony do wzięcia na pokład Obserwatorów w tym porcie;

g) w Oranie — jeśli statek nie będąc objętym przepisem ad f) płynie do portu hiszpańskiego z jednego z portów północno-afrykańskich położonych na zachód od 12 stopnia długości wschodniej;

h) w Marsylii — jeśli statek nie będąc objętym przepisem ad f) płynie do portu hiszpańskiego z jednego z portów położonych na wybrzeżu francuskim lub włoskim pomiędzy Marsylią a 12 stopniem długości wschodniej, albo też z jednego z portów położonych na Korsyce lub Sardynii;

i) w Cette — jeśli statek nie będąc objętym przepisem ad f) płynie do portu hiszpańskiego z jednego z portów francuskich położonych na Morzu Śródziemnym na zachód od Marsylii;

k) na Maderze, w Gibraltarze lub w Lizbonie — jeśli statek płynie do portu hiszpańskiego z części Oceanu Atlantyckiego, położonej na zachód od 15 stopnia długości zachodniej lub na południe od 28 stopnia szerokości północnej;

l) w Gibraltarze — jeśli statek płynie z portu położonego na wybrzeżu Atlantyckim Maroka z wyjątkiem przypadku, w którym udaje się do jednego z portów hiszpańskich, położonych na północ od Portugalii, w którym to przypadku powinien zatrzymać się w Lizbonie;

m) w Lizborie — jeśli statek płynie do portu hiszpańskiego z portu portugalskiego.

§ 3. Za główne porty „obserwacyjne” uważa się:

**Les Dunes albo Douvres,
Cherbourg,
Lizbonę,
Marsylię,
Palermo,
Maderę.**

§ 4. Administratorzy portów wymienionych w § 3 mają prawo w specjalnych przypadkach ze względu na potrzeby handlowe żeglugi zezwolić na wzięcie na pokład Obserwatorów w innym porcie.

§ 5. Armatorzy utrzymujący regularną komunikację z portami hiszpańskimi mogą porozumieć się z Biurem Międzynarodowym do spraw nieinterwencji w Hiszpanii, celem stałego przydzielenia Obserwatora względnie Obserwatorów na pokład ich statków z tym, że ponoszą wynikające stąd dodatkowe koszty.

§ 6. Kapitanowie statków, na których pokładzie znajdują się Obserwatorzy, powinni udzielać im wszelkich koniecznych ułatwień, celem umożliwienia wykonywania przez nich czynności, wymienionych w § 7, jak również wysadzić ich na ląd

w porcie, wskazanym przez Administratora portu obserwacyjnego lub jego zastępcę, zgodnie z postanowieniami § 13. Ułatwienia te obejmują następujące uprawnienia Obserwatorów:

a) zasięgnięcia u kapitana statku w każdym stosownym czasie podczas podróży wszelkich potrzebnych informacji, dotyczących ładunku przeznaczonego do portów hiszpańskich, oraz badanie odnośnych dokumentów;

b) zasięgnięcia u kapitana statku w każdym stosownym czasie podczas podróży wszelkich informacji, które wydadzą się potrzebne, przesłuchiwanie w obecności kapitana lub oficera, wyznaczonego przez niego w tym celu, oficerów, załogi i pasażerów, udających się do portów hiszpańskich, jako też badanie paszportów pasażerów i dowodów osobistych oficerów oraz członków załogi;

c) obecność przy wyładunku wszelkich towarów i wysiadaniu na ląd wszelkich osób w portach hiszpańskich, oraz wymaganie od kapitana statku otwarcia celem sprawdzenia wszelkich pakunków, co do których Obserwator powziąć może uzasadnione podejrzenie, że zawierają materiał wojenny, przesyłany wbrew Układowi o Nieinterwencji, jako też wzywanie kapitana do rozpakowania, zapakowania lub opieczętowania powyższych pakunków.

§ 7. Po przybyciu statku do portu hiszpańskiego Obserwatorzy znajdujący się na pokładzie tego statku mają prawo w granicach, przyznanych im w § 6 uprawnien, dokonywać wszelkich czynności, które uznają za potrzebne celem sprawdzenia, czy:

a) przewidziane Układem o Nieinterwencji rodzaje broni lub materiału wojennego nie są wyładowywane;

b) osoby nieposiadające obywatelstwa hiszpańskiego nie mają zamiaru z naruszeniem Układu o Nieinterwencji wysiąść na ląd celem zaciągnięcia się do wojsk stron walczących w Hiszpanii;

c) przy odjeździe statku z portu hiszpańskiego wszyscy pasażerowie i członkowie załogi, którzy opuścili statek w czasie zatrzymania się w porcie, powrócili na pokład zgodnie z postanowieniami Układu o Nieinterwencji.

§ 8. Armatorzy i kapitanowie statków obowiązani są wszelkimi pozostającymi w ich mocy środkami przeszkodzić wyładowaniu w porcie hiszpańskim z naruszeniem Układu o Nieinterwencji broni i materiału wojennego oraz wyładowaniu osób, których obecność na pokładzie została stwierdzona przez Obserwatorów.

§ 9. Obserwatorzy przy sprawowaniu swych czynności na morzu mają prawo korzystać z urządzeń telefonicznych i telegraficznych na tych samych warunkach pierwszeństwa, jakie przysługują w sprawach służbowych kapitanowi statku.

Powyższe nie narusza w niczym prawa pierwszeństwa sygnałów nadawanych w celach bezpieczeństwa nawigacyjnego.

§ 10. Armatorzy statków pływających do portów hiszpańskich obowiązani są zapewnić Obserwatorom takie same pomieszczenie, jakie normalnie przysługuje oficerom marynarki handlowej na danym statku, zaś na statkach pasażerskich, za które uważa się statki mające pomieszczenie dla więcej niż dwunastu pasażerów, pomieszczenie analogiczne do tych, jakie przysługują pasażerom pierwszej klasy, a w przypadku, gdyby nie było pomieszczenia pierwszej klasy, pomieszczenie klasy najwyższej, jaka znajduje się na pokładzie danego statku.

§ 11. Armatorzy obowiązani są zapewnić Obserwatorom utrzymanie takie same, jakie jest przewidziane dla kapitana statku lub pasażerów pierwszej klasy lub w jej braku najwyższej istnie-

jącej na statku. Wydatki, poniesione na ten cel, zostaną zwrócone armatorowi wedle ustalonej taryfy ze specjalnej Kasy Międzynarodowej, utworzonej przez państwa, biorące udział w Międzynarodowym Komitecie Nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii.

§ 12. Armatorzy są odpowiedzialni za życie i mienie Obserwatorów na takich samych warunkach, jakie są przewidziane dla pasażerów statku.

§ 13. Administrator portu obserwacyjnego lub jego zastępca ma prawo nakazać kapitanowi, który wziął na pokład statku Obserwatorów, wysadzenie ich w każdym porcie, który nie zmuszałby statku do nadmiernego zбочzenia z drogi, po ostatecznym opuszczeniu wód hiszpańskich. W tym celu kapitan statku obowiązany jest wysadzić na ląd Obserwatorów (stosownie do decyzji Administratora portu załadowania lub jego zastępcy) już to w porcie obserwacyjnym, najbliższym drogi, którą kapitan obrać zamierza po opuszczeniu wód hiszpańskich, już to w każdym innym porcie, który nie wymagałby nałożenia drogi dodatkowej więcej jak 50 mil morskich.

§ 14. Za opóźnienie podróży lub nadrobienia drogi spowodowane wzięciem na pokład lub wysadzeniem na ląd Obserwatorów — Kasa Międzynarodowa, wspomniana w § 9, nie będzie wypłacała jakichkolwiek odszkodowań pod warunkiem:

- że Administrator portu obserwacyjnego lub jego zastępca odkomenderował na pokład statku Obserwatorów względnie Obserwatorów w czasie niepóźniejszym niż cztery godziny od chwili, gdy kapitan statku lub agent nawigacyjny zawiadomili Administratora portu obserwacyjnego lub jego zastępcę o przybyciu statku;
- że postanowienia przepisu ad a) nie będą się stosowały do przypadków specjalnych, przewidzianych w § 4;
- że Administrator portu obserwacyjnego lub jego zastępca, nie będąc w możności zastosować się do postanowień przepisu ad a), wydał kapitanowi statku zaświadczenie, że statek zawinął do portu celem poddania się systemowi obserwacji i że nie było możliwości wyznaczenia Obserwatorów.

§ 15. Przedstawiciele rządów krajów, w których położone są porty obserwacyjne wyżej wymienione, porozumieją się celem wzajemnego zwolnienia statków, zawijających do portów wyłącznie w celu wzięcia na pokład lub wysadzenia Obserwatorów, od taks i innych opłat (za wyjątkiem opłat za pilotaż), normalnie pobieranych od statków wchodzących do tych portów, względnie gdyby takie zwolnienie nie było możliwe — celem zmniejszenia tych taks i opłat w takim samym stosunku w każdym zainteresowanym kraju. O ileby nie okazało się możliwe uzyskać tego rodzaju zwolnienia lub obniżenia powyższych taks i opłat, będą one, jak również koszty ponoszone z tytułu pilotażu, zwracane przez Kasę Międzynarodową z wyjątkiem przypadku, w którym dany statek miał i tak zawinąć do portu obserwacyjnego w celach handlowych.

§ 16. Celem zabezpieczenia wykonywania kontroli wybrzeża hiszpańskie zostaje poddane systemowi obserwacji morskiej.

§ 17. Zadanie obserwacji morskiej będzie wykonywane przez rządy Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec i Włoch.

§ 18. Wybrzeże hiszpańskie podzielone zostało dla celów obserwacji na strefy i odpowiedzialność za wykonywanie obserwacji została powierzona następującym mocarstwom:

- Wielkiej Brytanii** — wybrzeże północne Hiszpanii od granicy francuskiej do przylądka Busto;
- Francji** — wybrzeże północno-zachodnie Hiszpanii od przylądka Busto do granicy portugalskiej;
- Wielkiej Brytanii** — wybrzeże południowe Hiszpanii od granicy portugalskiej do przylądka De Gata;
- Niemcom** — wybrzeże południowo-wschodnie Hiszpanii od przylądka De Gata do przylądka Oropesa;
- Włochom** — wybrzeże Hiszpanii od przylądka Oropesa do granicy francuskiej;
- Francji** — wybrzeże hiszpańskiego Maroka;
- Francji** — wyspy d'Ivice i wyspa Majorka;
- Włochom** — wyspa Minorka.

Poza tym celem uniemożliwienia statkom wpływającym na wody terytorialne Hiszpanii uniknięcia obserwacji przez przedostanie się wprost z wód terytorialnych państw graniczących z Hiszpanią, państwa te sprawować będą w własnym zakresie obserwację statków przepływających przez ich wody przybrzeżne.

§ 19. Obserwacja morska będzie wykonywana w każdej ze stref w promieniu dziesięciu mil morskich począwszy od jakiegokolwiek najbliższego punktu wybrzeża hiszpańskiego.

§ 20. Statki handlowe morskie, pływające pod polską flagą (polską handlową banderą mor-

ską), które znajdują się w odległości nie większej niż 10 mil morskich od wybrzeża hiszpańskiego, obowiązane są poddać się systemowi obserwacji, sprawowanej przez okręty wojenne wyłącznie tego państwa, które wzięło na siebie odpowiedzialność za obserwację danej strefy wybrzeża, określonej w § 18.

§ 21. Okręty wojenne, pełniące funkcje obserwacyjne, używają flagi, przewidzianej w Konwencji o uregulowaniu rybołówstwa na Morzu Północnym poza wodami terytorialnymi, podpisanej w Hadze dnia 6 maja 1882 r.

§ 22. Statki handlowe morskie, pływające pod polską flagą (polską handlową banderą morską), udające się do portu hiszpańskiego, skoro wzięły na pokład w jednym z portów obserwacyjnych Obserwatorów, albo też skoro otrzymały zaświadczenie, o którym mowa w § 14 pkt. c), obowiązane są wywiesić specjalną flagę trójkątną z dwiema czarnymi kulami na białym tle na znak, że poddały się procedurze, przewidzianej w paragrafach poprzednich. Flaga powyższa powinna być wywieszona na głównym maszcie, na rei, na maszcie flagowym, albo też w każdym innym odpowiednim miejscu, z którego może być najlepiej widoczna.

§ 23. Flaga, że statek wywiesił flagę wymienioną w § 22 w chwili zbliżania się do portu hiszpańskiego, nie będzie uważany przez okręty wojenne, sprawujące obserwację morską za bezwzględny dowód, iż dany statek rzeczywiście posiada na pokładzie Obserwatorów, i okręty wojenne mogą poczynić odpowiednie zarządzenia, przewidziane w § 25, celem zbadania stanu faktycznego na pokładzie statku.

§ 24. Celem usprawnienia obserwacji morskiej mocarstwa wykonywujące tę obserwację będą mogły ustanowić w pobliżu wszystkich lub niektórych stref strefy skupienia, przez które wszystkie statki mające prawo wywieszać flagę państwa, będącego uczestnikiem Układu o Nieinterwencji, będą obowiązane przepływać celem udania się do portu, położonego w danej strefie.

§ 25. Obserwacje wykonywane przez okręty wojenne obejmują prawo:

- zbadania identyczności każdego statku handlowego, pływającego pod flagą państw, biorących udział w Układzie o Nieinterwencji, który zamierza udać się do jednego z portów Hiszpanii lub posiadłości hiszpańskich; w tym celu, jeśli zajdzie potrzeba, wezwania statku handlowego do zatrzymania się; udania się na pokład i zbadania certyfikatu okrętowego (wzgl. świadectwa) bezpieczeństwa, jak również upewnienia się o obecności na pokładzie Obserwatorów;
- stwierdzenia, czy statek zawinął uprzednio do jednego z wymienionych w § 2 portów obserwacyjnych i wziął na pokład Obserwatorów lub otrzymał zaświadczenie zgodne z § 14 pkt. c);
- polecenia statkom handlowym pływającym pod flagą jednego z państw, należących do Układu o Nieinterwencji, przejazdu przez strefę skupienia, skoro wpływają w strefę obserwacji.

§ 26. Okręty wojenne, wykonywujące obserwację morską, nie mają prawa dokonywać rewizji na pokładzie statku handlowego.

§ 27. Niestosujący się do zaleceń niniejszego Obwieszczenia nie będą korzystali z opieki Rządu Polskiego, o której mowa w wymienionym we wstępie Obwieszczeniu Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 10 grudnia 1936 r., niezależnie od ewentualnej odpowiedzialności wynikającej z ogólnych przepisów.

§ 28. Okręty wojenne Rzeczypospolitej Polskiej nie są objęte postanowieniami niniejszego Obwieszczenia.

§ 29. Postanowienia niniejszego Obwieszczenia nie dotyczą tymczasowo statków handlowych morskich, które płyną na wyspy Kanaryjskie.

§ 30. Poniżej podaje się adresy Międzynarodowego Komitetu Nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii, Naczelnego Administratora systemu obserwacji morskiej oraz Administratorów portów obserwacyjnych:

- Międzynarodowy Komitet Nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii (The International Council for Non-Intervention in Spain)
Columbia House - Kingsway
London, W. C. 2.

Adres dla telegramów z terytorium angielskiego: „Espanob-Estrand — London”.
Adres dla kablogramów i radiogramów: „Espanob — London”.

- Naczelnego Administratora systemu obserwacji morskiej (The Chief Administrator Sea Observation Scheme)
Columbia House — Kingsway
London, W. C. 2.

Adres dla telegramów z terytorium angielskiego: „Espanobsea - Estrand—London”.
Adres dla kablogramów i radiogramów: „Espanobsea — London”.

3) Adresy biur obserwatorów w poszczególnych portach obserwacyjnych wskażą władze portowe.

Adresy telegraficzne są następujące:

Gibraltar: „Noninter, Gibraltar”;
Madera: „Administrator Non - Intervention, Savoy, Madeira”;
Le Verdon: „Admin, Verdon”.

We wszystkich innych portach, w których znajdują się Administratorzy albo ich zastępcy, należy używać adresu telegraficznego: „Espanobsea”, po którym należy podać nazwę portu, a przy kablogramach nadto nazwę kraju, np. „Espanobsea Dover England”.

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) Beck.