

- a) od pozwoleń wydawanych instytucjom o charakterze dobroczynnym — 0,1% wartości krajowej towarów;
- b) od wszystkich innych pozwoleń — 1% wartości krajowej towarów."

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie trzeciego dnia po ogłoszeniu. Świadczenia pochodzenia, wystawione przez urzędy celne w kraju trzecim przed terminem wejścia w życie rozporządzenia niniejszego, zachowują swoją ważność w terminach na nich oznaczonych.

Minister Przemysłu i Handlu: *H. Floyar-Rajchman*

392.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 10 sierpnia 1935 r.

o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich oraz o certyfikatach pasażerskich.

Na podstawie art. 6 p. 15a i art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632) zarządzam co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia niniejszego mają zastosowanie do wszystkich polskich morskich statków pasażerskich, z wyjątkiem wymienionych w § 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 marca 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 175), oraz do statków obcych zawijających do portów polskich z wyjątkiem wymienionych w § 13 rozporządzenia niniejszego.

§ 2. Każdy statek morski, przewożący więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych, powinien posiadać certyfikat pasażerski, wymieniający zakres i rodzaj uprawianej żeglugi pasażerskiej, dopuszczalną ilość pasażerów, oraz stwierdzający, że statek odpowiada warunkom określonym w rozporządzeniu niniejszem.

§ 3. W celu otrzymania certyfikatu pasażerskiego statek powinien być poddany inspekcji urządzeń pasażerskich przynajmniej raz w roku, według przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich oraz przepisów instrukcji załączonej do rozporządzenia niniejszego (załącznik Nr. 1).

Inspekcję urządzeń pasażerskich przeprowadza właściwa władza inspekcyjna.

§ 4. Do zgłoszenia statku do inspekcji urządzeń pasażerskich jest obowiązany właściciel, armator lub kapitan statku. Zgłoszenia należy składać do właściwej władzy inspekcyjnej na przepisowym formularzu co najmniej na 7 dni przed żądanym terminem inspekcji.

§ 5. Z każdej przeprowadzonej inspekcji urządzeń pasażerskich należy sporządzić protokół. Protokół powinien zawierać stan urządzeń pasażerskich oraz dokładne obliczenia dopuszczalnej ilości pasażerów z uwzględnieniem rodzaju żeglugi, pory roku, przewożonego ładunku i t. p.

Do protokołu powinny być dołączone szkice z podaniem dokładnych wymiarów: pomieszczeń pasażerskich, schronów i ustępów. Szkice pomieszczeń pasażerskich powinny uwzględniać ilość i rozmieszczenie łóżek i tapczanów.

§ 6. Jeżeli inspekcja urządzeń pasażerskich została przeprowadzona na danym statku równocześnie z inspekcją całokształtu bezpieczeństwa, to z obu inspekcji należy sporządzić protokół łącznie.

§ 7. Na podstawie protokołu inspekcji urządzeń pasażerskich władza inspekcyjna wydaje certyfikat pasażerski. Certyfikat pasażerski wydaje się łącznie z certyfikatem bezpieczeństwa, ustalonym przez międzynarodową konwencję z dnia 31 maja 1929 r., o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 88, poz. 815), według wzoru dołączonego do rozporządzenia niniejszego (załącznik Nr. 2).

W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek lub urządzenia pasażerskie nie nadają się do przewożenia pasażerów, władza inspekcyjna odmówi wydania certyfikatu pasażerskiego.

Certyfikat pasażerski ważny jest jedynie tak długo, jak długo trwa ważność certyfikatu bezpieczeństwa. Ważność certyfikatu pasażerskiego może być przedłużona tylko łącznie z przedłużeniem ważności certyfikatu bezpieczeństwa.

§ 8. Władza inspekcyjna może unieważnić wydany certyfikat pasażerski, jeżeli uzna, że od czasu ostatniej inspekcji urządzenia pasażerskie stały się niedostateczne dla przewozu pasażerów.

§ 9. Właściciel, armator lub kapitan statku powinien niezwłocznie zawiadomić pisemnie właściwą władzę inspekcyjną o okolicznościach każdego wypadku, powodującego utratę życia lub ciężkie uszkodzenie ciała pasażera lub członka załogi oraz o każdym usunięciu, przerobieniu lub zainstalowaniu nowych urządzeń pasażerskich.

§ 10. O ile usunięcie lub przerobienie istniejących albo zainstalowanie nowych urządzeń pasażerskich zostało dokonane w czasie trwania ważności certyfikatu pasażerskiego, władza inspekcyjna przeprowadzi inspekcję tych urządzeń i na podstawie wyników inspekcji zmniejszy lub powiększy dopuszczalną ilość przewożonych pasażerów, albo unieważni certyfikat pasażerski.

§ 11. Certyfikat pasażerski nie upoważnia do przewozu emigrantów. Warunki przewozu emigrantów statkami pasażerskimi określą szczególne przepisy.

§ 12. Certyfikat pasażerski powinien być zawsze przechowywany na statku. Odpis połączonych certyfikatów należy wywiesić na widocznym miejscu na statku, tak aby był dostępny dla wszystkich, przyczem powinien być wywieszony i dostępny tak długo jak certyfikaty pozostają w mocy a statek jest używany.

§ 13. Statki tych państw, z którymi Rzeczpospolita zawarła układy o wzajemnem uznawaniu certyfikatów pasażerskich, nie podlegają obowiązkowi posiadania polskiego certyfikatu pasażerskiego.

§ 14. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie traci moc obo-

wiążącą rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 22 marca 1930 r. o wydawaniu polskim statkom handlowym morskim certyfikatów, upoważniających do przewozu podróżnych przez ocean (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 191).

Dotychczasowe certyfikaty, upoważniające do przewozu podróżnych przez ocean, zachowują ważność w przeciągu 2 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia niniejszego.

Minister Przemysłu i Handlu: *H. Floyar-Rajchman*

Załącznik 1 do rozp. Min. Przemysłu i Handlu z dn. 10 sierpnia 1935 r. (poz. 392).

INSTRUKCJA.

§ 1.

Przepisy instrukcji niniejszej mają zastosowanie do statków morskich, przewożących więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych. Podróż międzynarodowa oznacza podróż z portów polskich do portów innych państw w każdej żegludze, z wyjątkiem żeglugi przybrzeżnej, określonej w § 2 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 marca 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 175).

§ 2.

Ilość pasażerów, dopuszczalną do przewozu określa się, jak następuje:

- a) Pierwsza klasa. Dopuszczalną ilość pasażerów tej klasy określa się na podstawie ilości należycie urządzonych łóżek lub tapczanów, pod warunkiem dostatecznego oświetlenia i przewietrzania oraz dostatecznej ilości wolnej powierzchni podłogi.
- b) Druga klasa oraz klasa turystyczna. Ilość pasażerów dla tej klasy określa się w ten sam sposób, jak dla pasażerów pierwszej klasy.
- c) Trzecia klasa. Ilość pasażerów dla tej klasy określa się w sposób podobny, jak dla klasy pierwszej i drugiej względnie turystycznej, jeżeli są urządzone łóżka stałe lub tapczany; jeżeli łóżek stałych nie ma, to wolną powierzchnię podłogi pomieszczeń sypialnych, wyrażoną w metrach kwadr., t. j. po potrąceniu powierzchni wszystkich luk i zajętych części podłogi, należy pomnożyć przez wysokość między pokładami (wysokość pomieszczeń), wyrażoną w metrach, a iloczyn należy podzielić przez 2,10 m; otrzymana liczba całkowita oznacza dopuszczalną ilość pasażerów dla danego pomieszczenia. Wysokość pomieszczeń powinna wynosić co najmniej 1,85 m.

Jeżeli w pomieszczeniu, obliczonym dla pasażerów będzie przewożony ładunek lub przedmioty, służące do zaopatrzenia statku to, na każde 1,10 m² zajętej powierzchni podłogi takiego pomieszczenia, należy ilość pasażerów zmniejszyć o jedną osobę.

- d) Dla dzieci w wieku od lat 1 do 12 mogą być urządzone małe łóżka, wówczas wolna powierzchnia podłogi pomieszczeń, przeznac-

zonych do wyłącznego użytku dla dzieci, powinna wynosić co najmniej 3,35 m² na każde dwoje dzieci, a wymiary łóżek powinny być następujące:

	Długość w metrach	Szerokość w metrach
Dla dzieci w wieku od jednego do trzech lat . . .	1,10	0,41
Dla dzieci w wieku od trzech do ośmiu lat . . .	1,50	0,46
Dla dzieci w wieku od ośmiu do 12 lat . . .	1,60	0,51.

W każdym wypadku należy upewnić się, czy nie istnieje niebezpieczeństwo wyrzucenia dziecka z łóżka podczas przechyłów statku.

- e) O ile są urządzone małe łóżka dla dzieci, należy w protokole inspekcji podawać osobno liczbę dorosłych i osobno liczbę dzieci, dozwoloną do przewozu.
- f) Ogólna ilość pasażerów w żadnym wypadku nie powinna przekraczać liczby osób, dla której przewidziane są przepisowe urządzenia ratunkowe.

§ 3.

Zamknięte pokłady oraz schrony, które nie stanowią stałej konstrukcyjnej części statku, nie mogą służyć jako pomieszczenia pasażerskie.

§ 4.

Wszyscy pasażerowie powinni mieć zapewnione wystarczające i należycie urządzone pomieszczenia jadalne oraz przeznaczoną do swego użytku dostateczną przestrzeń spacerową na pokładzie.

§ 5.

Pomieszczenia pasażerskie każdego przedziału wodoszczelnego powinny posiadać łatwo dostępne i wygodne wyjścia na pokład otwarty.

§ 6.

Wszystkie pomieszczenia pasażerskie powinny być należycie przewietrzane i oświetlane zarówno w czasie dnia, jak i w nocy.

Pomieszczenia pasażerskie powinny być oświetlane wyłącznie elektrycznością; poza tem na każdym statku pasażerskim powinna się znajdować ilość lamp naftowych, wystarczająca do oświetlenia pomieszczeń pasażerskich na wypadek uszkodzenia instalacji elektrycznej. Należy zwracać baczną uwagę na instalację elektryczną, a w szczególności na niedokładną lub niedostateczną izolację przewodników i zabezpieczenie ich przed uszkodzeniem.

Pomieszczenia międzypokładowe, które nie posiadają naturalnego światła, mogą być użyte, o ile otrzymają dostateczne oświetlenie elektryczne, jako pomieszczenia pasażerskie.

Źródło światła elektrycznego powinno być umieszczone w taki sposób, aby nie groziło przerwanie dopływu światła w razie nieznacznego zalania przedziału maszynowego wskutek uszkodzenia dna lub innego wypadku.

Należy dbać, aby przewietrzanie było dostateczne, a urządzenia wentylacyjne umożliwiały dobry dostęp powietrza na wypadek zamknięcia luk w czasie złej pogody.

Miejsca, przewietrzane jedynie zapomocą luk, lub takie, które nie posiadają zabezpieczonego do-

plywu powietrza we wszystkich okolicznościach nie mogą być przeznaczone na pomieszczenia pasażerskie.

§ 7.

Lampiarnie lub pomieszczenia, używane do czyszczenia i zapalania lamp naftowych lub innych oraz do przechowywania paliwa do lamp, nie mogą posiadać wejść, otwierających się do korytarzy lub przestrzeni, prowadzących bezpośrednio do pomieszczeń pasażerskich.

Wymienione ubikacje dopuszczalne są w przedziale pasażerskim o ile posiadają drzwi i grodzie żelazne lub ogniotrwałe, znajdują się w końcu przedziału i posiadają otwory wejściowe, prowadzące na otwarty pokład.

Pomieszczenia pasażerskie, przylegające do zasobni paliwa płynnego, powinny być oddzielone od tych zasobni dodatkowymi gazoszczelnymi grodziami stalowymi tak urządzone, aby przestrzeń między dwiema grodziami była dobrze przewietrzana i dostępna.

Pomieszczenia pasażerskie położone na pokładzie, tworzącym pułap zasobni paliwa płynnego, są dozwolone pod warunkiem, że pokład będzie zupełnie gazoszczelny dla paliwa płynnego, że w obrębie tych pomieszczeń nie będzie włazów lub otworów, prowadzących do zasobni paliwa, że podłoga tych pomieszczeń pasażerskich będzie wyłożona specjalną, niepalną, zatwierdzoną przez władzę inspekcyjną, masą izolacyjną o grubości co najmniej 38 mm oraz, że pomieszczenia te będą szczególnie dobrze przewietrzane.

§ 8.

Na statkach pasażerskich rury przelewowe zbiorników wody do picia nie mogą mieć wylotów, skierowanych do dniska, a rury powietrzne zbiorników muszą posiadać wyloty na pokład otwarty.

§ 9.

W okresie od 1 września do 30 kwietnia nie wolno przewozić pasażerów na gołych pokładach metalowych.

Przepis ten dotyczy tylko tych pokładów, które znajdują się w przedziałach lub częściach statku, gdzie umieszczeni są pasażerowie oraz tych pokładów, które znajdują się bezpośrednio nad temi przedziałami; przepis ten nie ma zastosowania do części statku, nieprzeznaczonych dla pasażerów.

Drewniane podłogi w pomieszczeniach pasażerskich oraz korytarzach przylegających do tych pomieszczeń, powinny być należycie ułożone i uszczelnione; w pomieszczeniach tych podłogi mogą być również ułożone z masy izolacyjnej na żelaznym lub stalowym pokładzie w sposób, zatwierdzony przez władzę inspekcyjną.

§ 10.

Jeżeli urządzenia ochronne przeciwko wypadnięciu osób za burtę lub ze szczytu rufówki, mostka lub pokładówki składają się z poręczy i stojaków, to górna krawędź najwyższej poręczy winna znajdować się na wysokości nie mniejszej niż 1,10 m od górnej powierzchni pokładu; w celu zapewnienia odpowiedniej ochrony dla dzieci, poszczególne pręty poziome powinny znajdować się w odległości nie większej niż

2,25 cm od siebie, o ile nie przewidziano mocnej siatki. Jako wysokość poręczy należy rozumieć pionową odległość między górną krawędzią najwyższego pręta poziomego i górną powierzchnią pokładu w punkcie, leżącym pionowo pod wewnętrzną krawędzią pręta. Jeżeli jednak pokład posiada ściek wodny, to wysokość należy mierzyć pionowo między górną krawędzią pręta, a górną powierzchnią poszycia pokładu w pobliżu ścieku wodnego.

Jeżeli urządzone jest ciągle nadburcie, to wysokość jego powinna wynosić co najmniej 1,10 m a furty wodne powinny być zaopatrzone w odpowiednie okratowanie dla ochrony pasażerów i dzieci.

§ 11.

Pasażerowie każdej klasy powinni mieć do wyłącznego swego użytku wystarczającą ilość należycie zbudowanych, oświetlanych, przewietrzanych i dostatecznie zaopatrzonych w wodę wanien lub natrysków.

Ilość wanien lub natrysków dla pasażerów każdej klasy nie powinna być mniejsza niż jedna na 30 pasażerów.

§ 12.

Do wyłącznego użytku pasażerów w każdej klasie powinny być urządzone należycie zbudowane, oświetlone i przewietrzane ustępy wodne.

Liczba ustępów dla każdej klasy nie powinna być mniejsza, niż podano w następującej tabeli:

Pasażerów	Ustępy	Pisuary lub dodatkowe ustępy zamiast nich
60	2	1
120	3	1
180	4	2
300	5	2
400	6	3
540	7	3
700	8	4
800	9	4

W żadnym wypadku ilość ustępów nie może być mniejsza niż 2.

Jeżeli pasażerowie przewożeni są w dwóch lub więcej klasach, to ilość ustępów, przeznaczonych do użytku pasażerów jednej klasy, może nie przekraczać 6, pod warunkiem, że będą również przewidziane 2 pisuary.

Jeżeli wszyscy pasażerowie przewożeni są w jednej klasie, to całkowita ilość ustępów może nie przekraczać 8 pod warunkiem, że będą również przewidziane 4 pisuary.

Należy wydzielić w odpowiednim stosunku ustępy do wyłącznego użytku kobiet i dzieci, co powinno być uwidocznione nazewną napisami.

Dojścia do ustępów powinny być zawsze wolne; ustępy powinny być tak urządzone, aby zapewniały należytą dyskreję.

Ustępy powinny być dostatecznej wysokości i wielkości, utrzymywane w czystości, dobrze oświetlone, przewietrzane i zdrenowane oraz skutecznie zasłonięte od działania fal i niepogody.

Można zezwalać na urządzenie osobnych ustępów, przy kabinach, jeżeli ich pojemność zostanie wliczona do pojemności netto statku.

(Str. 1).

**CERTYFIKAT PASAŻERSKI**

RZECZPOSPOLITA POLSKA.

dla statku morskiego, uprawiającego żeglugę międzynarodową.

Certyfikat niniejszy wystawiony jest na podstawie rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 10 sierpnia 1935 r. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich oraz o certyfikatach pasażerskich (Dz. U. R. P. Nr. 61 poz. 392).

Nazwa statku.....

Właściciel statku lub armator.....

Stwierdza się, że wyżej wymieniony statek odpowiada postanowieniom rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 10 sierpnia 1935 r. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich oraz o certyfikatach pasażerskich i może przewozić w żegludze..... podaną niżej ilość pasażerów.

Ilość pasażerów				Ilość załogi	Całkowita ilość pasażerów i załogi
I klasy	II klasy	 klasy	III klasy		

- a) Jeżeli w pomieszczeniu, obliczonym dla pasażerów, przewożony jest ładunek lub przedmioty służące do zaopatrzenia statku, to na każde 1,10 m² zajętej przez nie powierzchni podłogi takiego pomieszczenia, należy ilość pasażerów zmniejszyć o jedną osobę.
- b) Wszyscy pasażerowie powinni mieć przeznaczoną do swego użytku dostateczną przestrzeń spacerową na pokładzie.
- c) Certyfikat niniejszy nie upoważnia do przewozu emigrantów.

UWAGI DO POŁĄCZONYCH CERTYFIKATÓW.

- Certyfikat pasażerski powinien być zawsze przechowywany na statku. Odpis połączonych certyfikatów należy wywiesić na widocznym miejscu na statku tak, aby dostępny był dla wszystkich, przyczem winien być wywieszony i dostępny tak długo, jak długo certyfikaty pozostają w mocy, a statek jest używany.
- Za przewożenie większej ilości pasażerów, niż wymieniona w certyfikacie pasażerskim, właściciel, armator i kapitan statku będzie karany aresztem do trzech miesięcy i grzywną do 3 tysięcy złotych, albo jedną z tych kar.
- Właściciel, armator lub kapitan powinien niezwłocznie pisemnie zawiadomić właściwą władzę inspekcyjną o okolicznościach każdego wypadku, powodującego utratę życia lub ciężkiego uszkodzenia ciała pasażera albo członka załogi, oraz o każdym usunięciu, przerobieniu lub zainstalowaniu nowych urządzeń pasażerskich.
- Właściciel, armator lub kapitan statku winien niezwłocznie pisemnie zawiadomić właściwą władzę inspekcyjną o wszelkim uszkodzeniu, wpływającym na bezpieczeństwo lub sprawność statku zarówno w odniesieniu do jego kadłuba jak i maszyn. Tak samo winien właściciel, armator lub kapitan statku niezwłocznie zawiadomić o wszelkiej wpływającej na sprawność i bezpieczeństwo statku przebudowie kadłuba lub maszyn.
- Władza inspekcyjna może unieważnić niniejsze certyfikaty, jeżeli uzna, że od czasu ostatniej inspekcji, urządzenia pasażerskie stały się niedostateczne dla przewozu pasażerów, albo też jeżeli kadłub, zaopatrzenie lub maszyny statku zostały uszkodzone lub okazały się niedostateczne.

Niniejsze połączone certyfikaty pasażerski i bezpieczeństwa zostały wystawione w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Pozostają w mocy do dnia..... 19..... pod warunkiem, że nie będą uprzednio unieważnione. Wystawiono przez..... w..... dn..... 19..... r.
pieczęć..... podpis.....

Załącznik Nr. 2 do rozp. Min. Przemysłu i Handlu z dnia 10 sierpnia 1935 r. (poz. 392).

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA**dla odbywania podróży międzynarodowych.**

Certyfikat niniejszy wystawiony jest na podstawie postanowień międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1929 r.

NAZWA STATKU	Sygnał wywoławczy statku	Port rejestracji	Pojemność brutto

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej stwierdza:

- Że wyżej wymieniony statek został poddany należytej inspekcji, zgodnie z postanowieniami wyżej wymienionej konwencji międzynarodowej.
- Że inspekcja wykazała, iż statek odpowiada wymaganiom wspomnianej konwencji, w tem co dotyczy:
 - kadłuba, głównych i pomocniczych kotłów i mechanizmów,
 - urządzenia wodoszczelnego podziału i jego szczegółów,
 - następujących podziałowych linii ładunkowych.

Podziałowe linie ładunkowe wyznaczone i ocechowane na burtach w środku długości statku (artykuł 5 konwencji)	Wolna burta	Do wypełnienia kiedy pomieszczenia przeznaczone dla pasażerów obejmują następujące pomieszczenia, mające być zajęte przez pasażerów lub przez ładunek
C. 1		
C. 2		
C. 3		

- łodzi, tratw ratunkowych oraz środków ratunkowych, które są dostateczne dla ogólnej liczby załogi i pasażerów najwyżej..... osób, mianowicie:
 - łodzi, mogących pomieścić..... osób
 - tratw ratunkowych, mogących pomieścić..... osób
 - przyrządów pływających, mogących unieść..... osób
 - kół ratunkowych
 - pasów ratunkowych
 - dyplomowanych ratowników.
- radjotelegraficznych instalacji:

	Wymagania artykułów 29, 31 i 47 wspomnianej konwencji	Stan faktyczny
Godziny nasłuchu.....		
Czy znajduje się uznany samoczynny odbiornik alarmowy?.....		
Czy znajduje się niezależna instalacja zapasowa (rezerwa bezpieczeństwa)?.....		
Minimalna liczba operatorów.....		
Dodatkowi operatorzy lub nasłuchiawcze.....		
Czy znajduje się radjogonjometr?.....		

III. Że we wszystkim innym statek odpowiada wymaganiom wspomnianej konwencji, o tyle, o ile te wymagania go dotyczą.

Pozostają w mocy w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Wystawiono przez..... w..... dn..... 19..... r.

..... podpis.....

REPUBLIC OF POLAND

PASSENGER CERTIFICATE**For a foreign going ship.**

This certificate is issued under the provisions of the Decree of the Minister of Trade and Commerce Act dated August 10th 1935 on subject of the survey of passenger ships and passenger certificates (Journal of Law of the Republic of Poland, No 61 art. 392).

Name of ship

Owner or agent

This is to certify that the ship referred to above complies with the provisions of the Decree of the Minister of Trade and Commerce Act dated August 10th 1935 on the subject of the survey of the passenger equipments on ships and passenger certificates, whereby she is fit to ply as a with the number of passengers stated below.

Number of passengers				Number of crew	Number of passengers and crew
I class	II class	 class	III class		

- a) If any of the space measured for passengers is occupied by cargo or stores, one passenger is to be deducted from the number stated above for every 1,10 square metre so occupied.
- b) All passengers are to have the use of sufficient promenade space on deck.
- c) This certificate does not entitle to carrying emigrants.

NOTES TO THE COMBINED CERTIFICATES

- The passenger certificate is always to be kept on board the ship. One of these combined certificates is to be put up in a conspicuous place on board the ship, so as to be legible to all persons on board, and to be kept so put up and legible while the certificates remain in force and the ship is in use.
- If the number of passengers carried exceeds the number allowed by this certificate, the master, owner and captain of the ship will be liable to a penalty of three months arrest and a fine of 3.000 zł. or either of the two.
- The owner, agent or captain of the ship should immediately send a written report to the proper surveying authorities of the circumstances of any accident occasioning the loss of life or serious injury of any passenger or member of the crew and a similar report is to be forwarded after any alteration, removal or installation of new passenger equipments.
- The owner, agent or captain should immediately send a written report to the proper surveying authorities of any material damage affecting the seaworthiness or efficiency of the ship either in the hull or in any part of the machinery. A similar report is to be forwarded as soon as possible after any alteration or renewal in the ship's hull or machinery which affects the efficiency thereof or the seaworthiness of the ship.
- The surveying authorities may cancel these certificates if they find there is reason to believe that since the last survey the passenger equipments have become in any way insufficient for the carrying of passengers, or if the hull, equipments or machinery of the ship have sustained any injury or are found to be otherwise insufficient.

This combined Passenger and Safety Certificate is issued under the Authority of the Government of Poland. It will remain in force until theth day of 19..... unless previously cancelled. Issued by the day 19.....

Seal

Signature

SAFETY CERTIFICATE**For international voyages.**

This certificate is issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.

NAME OF SHIP	Code signal letters	Port of registry	Gross tonnage

The Government of the Republic of Poland certify:

- That the above mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.
- That the survey showed that the ship complies with the requirements of the said Convention as regards:
 - the hull, main and auxiliary boilers and machinery,
 - the watertight subdivision arrangements and details,
 - the following subdivision loadlines.

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (convention article 5).	Free-board	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1		
C. 2		
C. 3		

- the boats, life rafts and lifesaving appliances which provide for a total number (crew and passengers) persons and no more, viz
 - boats capable of accomodating persons
 - life boats capable of accomodating "
 - buoyant apparatus capable of supporting "
 - life buoys
 - life jackets
 - certificated lifeboatmen.
- the radiotelegraph installations:

	Requirements of Articles 29, 31 and 47 of said convention	Actual provision
Hours of watch		
Whether approved auto-alarm fitted		
Whether separete emergency installation fitted		
Minimum number of operators		
Additional operators or watchers		
Whether direction finding apparatus fitted		

III. That in all other respects the ship complies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto