

925

**OBWIESZCZENIE MINISTRA ŻEGLUGI**

z dnia 30 czerwca 1951 r.

**o taryfie morskich opłat portowych.**

Stosownie do § 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr 39, poz. 295) oraz do art. 6 ust. 1 pkt 3 dekretu z dnia 27 marca 1947 r. o zmianach organizacji i zakresie działania naczelnych władz administracyjnych (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 130) ogłaszam w załączniku do niniejszego obwieszczenia taryfę morskich opłat portowych w państwo-

wych morskich portach handlowych, obowiązującą od dnia 1 lipca 1951 r.

Równocześnie uchylam taryfę morskich opłat portowych ustaloną w załączniku do obwieszczenia Ministra Żeglugi z dnia 3 czerwca 1948 r. o taryfie morskich opłat portowych (Monitor Polski Nr A-61, poz. 371 z późniejszymi zmianami).

Minister Żeglugi: w z. L. Bielski

Załącznik do obwieszczenia Ministra Żeglugi z dnia 30 czerwca 1951 r. (poz. 925).

**TARYFA MORSKICH OPŁAT PORTOWYCH**

**I. Opłata tonażowo-pilotowa.**

Opłata obejmuje: wejście i wyjście statku, wprowadzenie i wyprowadzenie przez pilota, zajęcie nabrzeża w czasie pobytu w porcie. Opłatę pobiera się od każdej NRT, wg następujących stawek:

	t r a m p			liniowiec europejski			liniowiec oceaniczny		
	pusty	pusty	pełny	pusty	pusty	pełny	pusty	pusty	pełny
	pełny	pełny	pełny	pełny	pełny	pełny	pełny	pełny	pełny
Gdańsk/Gdynia	19	27	35	11	16	21	10	14	17
Szczecin	24	34	42	15	20	25	14	17	21
małe porty	17	25	31	11	15	19	—	—	—

U w a g a: Za oczekiwanie zamówionego pilota na gotowość statku do rozpoczęcia manewru pobiera się za każde rozpoczęte 1/2 godziny czekania 125

Określenia: statek „pusty” — statek załadowujący lub wyładowujący do 25% pojemności netto w żegludze europejskiej lub do 50% pojemności netto w żegludze oceanicznej,  
statek „pełny” — statek załadowujący lub wyładowujący powyżej tych granic,  
„żegluga europejska”—obsługa portów europejskich, portów Morza Śródziemnego i Czarnego oraz portów atlantyckich Afryki Północnej do 25 równoleżnika szerokości geogr. północnej,  
„żegluga oceaniczna”—obsługa wszystkich innych portów.

U w a g a: Statki pasażerskie traktuje się zawsze jako „puste”.

U w a g a 1: Gdynię i Gdańsk traktuje się jako jeden port, o ile statek w tej samej podróży operuje w obydwu rejonach i przechodzi z jednego rejonu do drugiego w czasie nie przekraczającym 6 godzin.

U w a g a 2: Statek, który w tej samej podróży operuje w Świnoujściu oraz Szczecinie, uiszcza opłaty portowe tak, jak gdyby operował tylko w Szczecinie.

Z n i ż k i od stawek wymienionych w tabeli otrzymują:

	w Gdańsku, Gdyni i małych portach	w Szczecinie
a) tramy poczynając od 6 wejścia w roku kalendarzowym	5%	5%
b) tramy poczynając od 11 wejścia w roku kalendarzowym	15%	15%
Uwaga: Wejście do Gdyni oraz wejście do Gdańska należy traktować jako wejście do jednego portu i dodawać je przy obliczaniu ilości rejsów.		
c) tramy prowadzone przez kapitanów posiadających świadectwo samodzielnego pilotażu	5%	10%
d) statki trampowe poniżej 100 NRT, jeżeli nie korzystają z usług pilota	10%	30%
e) statki zatrzymujące się na reddie i tam wykonywujące przeładunek lub odprawę pasażerów	60%	60%
f) pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia i niewykonywania żadnych czynności handlowych:		
— statki wchodzące celem zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji, a wychodzące z portu przed upływem 48 godzin,		
— statki wchodzące do portu celem remontu, rozbiórki, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i materiałów wyposażenia, a ograniczające pobyt w porcie do czasu niezbędnego dla tych czynności,		
— statki szukające schronienia przed niepogodą,		
— statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, wykonywujące jedynie odprawę pasażerów,		
— statki wychodzące w celach remontów i wracające po dokonanych remoncie	90%	80%
wszystkie		

Podwyżka stawek następuje:

	w Gdańsku, Gdyni i ma- łych portach	w Szczecinie
a) przy pierwszym przeprowadze- niu statku przez pilota wew- nątrz rejonu portowego	50%	50%
b) przy przeprowadzaniu statku przez pilota z rejonu portowe- go Gdynia do rejonu portowe- go Gdańsk (lub odwrotnie) w nieprzekraczalnym czasie 6 godzin (wejście na redę uważa się za wejście do portu)	100%	—

**II. Przepisy o regularnych liniach okrętowych.**

1. Linia żegluga regularnej jest komunikacją okręto-  
wą między portami polskimi i portami zgłoszonymi, która  
spełnia następujące warunki:

posiada stałego przedstawiciela w portach polskich,  
została zgłoszona przez swego przedstawiciela  
u władzy portowej,

wykonywana jest wg planu i rozkładu rejsów uło-  
żonego z góry na okres 4 miesięcy.

Rozkład rejsów zawiera: nazwisko oraz siedzibę  
armatora, szlak obsługiwany z podaniem portu  
końcowego, nazwę statku i daty wejścia i wyjścia.  
Rozkład rejsów może być przedkładany częściami  
z tym, że obejmować one będą okresy co najmniej  
2 pełnych miesięcy.

Odnowienie rozkładu rejsów następuje na 8 dni  
przed upływem poprzedniego. Wprowadzenie zmian  
do rozkładu wymaga uprzedniego zgłoszenia w ter-  
minie 3 dni.

2. Liniowce obowiązane są zawiązać do portu końco-  
wego oraz przyjmować ładunki drobnicowe do wszystkich  
portów wymienionych w rozkładzie.

3. Linie obsługujące basen Morza Śródziemnego mogą  
wyznaczyć najwyżej 3 porty końcowe. Linie oceaniczne  
mogą wyznaczać więcej takich portów.

4. Jeśli liniowiec posiada na wejściu lub wyjściu je-  
dynie towary masowe lub gdy ładunek drobnicy jest mniej-  
szy niż 10% całego ładunku, wówczas traci prawo do stawki  
liniowej odpowiednio: na wejściu lub na wyjściu. To  
samo ma miejsce w przypadku niezawinięcia do portu koń-  
cowego.

5. Częstotliwość rejsów wynosi:

dla linii oceanicznych jak również Morza Śród-  
co najmniej 1 rejs w miesiącu,

dla linii oceanicznych jak również Morza Śród-  
ziemnego — co najmniej 1 rejs w okresie 2 mie-  
sięcy.

**U w a g a:** Jeśli odstęp między rejsami jest szczególnie  
długi, wówczas próbny okres żeglugowy może  
być rozszerzony do 6 miesięcy.

6. Dopuszczalne odchylenia od rozkładu wynoszą:

dla linii europejskich: 2 doby przy opóźnionym  
wyjściu lub 1 doba przy wcześniejszym wyjściu,

dla linii oceanicznych: 5 dni przy opóźnionym  
wyjściu lub 1 doba przy wcześniejszym wyjściu.

**U w a g a:** Na wcześniejsze wejście powinna linia uzyskać  
zgody władzy portowej. W granicach podanych  
norm reprezentant linii informuje władzę port-  
ową o przyczynach odchylenia. Jeśli odchylenie  
przekracza podane normy, reprezentant li-  
nii przedkłada dowody na usprawiedliwienie.

7. Statki zastępcze stawiane na linii w miejsce li-  
niowców korzystają ze stawek liniowych tylko wówczas  
jeśli zostaną zgłoszone władzy portowej na 3 dni przed  
ustalonym wejściem.

W szczególnych przypadkach władza portowa może  
ten termin skrócić.

8. Statki dodatkowe stawiane na linię obok liniow-  
ców korzystają ze stawek liniowych tylko wówczas, jeśli  
zostały zgłoszone władzy portowej na 3 dni przed wej-  
ściem i posiadają ładunek drobnicy (na wejściu lub na  
wyjściu), który w stosunku do możliwości ładunkowych  
statku wynosi:

30% — dla statków do	1000 NRT,
15% — „ „ powyżej	1000 NRT.

9. Od chwili skutecznego zgłoszenia linii trwa nie-  
przerwanie przez okres 4 miesięcy tzw. próbny okres że-  
glugowy, w czasie którego prowadzona jest kontrola pracy  
linii.

10. Po ukończeniu okresu próbnego władza portowa  
linię zatwierdza lub ją odrzuca.

Skutkiem zatwierdzenia jest udzielenie bonifikaty za  
rejsy ubiegłe, wynikającej z różnicy stawek trampowycy  
i stawek liniowych, oraz bieżące korzystanie na przyszłość  
ze stawek liniowych.

11. Jeśli linia bieżąco korzystająca ze stawek linio-  
wych nie dopełnia należycie przewidzianych warunków,  
władza portowa może skasować ten przywilej i wziąć li-  
nię na ponowną próbę.

12. W przypadkach nie objętych powyższymi przepi-  
sami decyduje Zarząd Portu zgodnie z interesem gospo-  
darki narodowej.

**III. Opłaty pasażerskie.**

Za przyjęcie na statek lub wylądowanie pasażera po-  
biera się opłaty:

- a) w żegludze zagranicznej 30,
- b) w żegludze przybrzeżnej 1.

**U w a g a:** W żegludze przybrzeżnej opłata może być zry-  
czałtowana.

Zwolnienie od opłaty otrzymują wycieczki urządzone sta-  
niamiem władz szkolnych lub organizacji kulturalno-  
oświatowych, sportowych i dobroczynnych.

**IV. Opłata za wylądowanie lub załadowanie towaru  
(ładunkowe).**

1. Od załadowanego lub wylądowanego towaru pobiera  
się opłatę w zależności od zaszerzowania go do jednej  
z niżej wymienionych grup, a mianowicie:

Grupa A: węgiel kamienny i brunatny, bry-  
kiety, koks, za każde 100 kg 0,40

Grupa B: ajimomoto (proszek jako sól), apa-  
tyty, azotan potasu i wapnia, bednarka ocynkowana,  
blacha żelazna i stalowa, borakalcyt, cegła, celuloza,  
cement, dachówki, drut: telegraficzny, kolczasty, mie-  
dziany, mosiężny, żelazny; fosforyty, glinki fajanso-  
we i farbiarskie, kamienie brukowe (kostka — tłu-  
czeń), kaolin, koncentraty, lupek szamotowy, maku-  
latura, nawozy azotowe (saletra itp.) i potasowe (z  
wyjątkiem siarczanu potasu), ochra (głina farbiarska),  
odpady papierowe i skór wapnionych, pakiety kon-  
nopne, piryty i wypałki pirytowe, piasek, pumeks,  
razoryt, rudy i pokrewne surowce hutnicze (oddziel-  
nie nie wymienione), siarczan amonu, sól kuchenna,  
słoma, wszelka szłaka, szpat polny w kawałkach lub  
mielony, szyny żelazne lub stalowe, torf, trociny, wal-  
cowiny (zendra itp.); wapno, wapno chlorowane, wa-  
rzywa nie konserwowane, okopowizny, ziemia, ziem-  
niaki, żelazo i stal sztabowa, fasonowe i profilowe,  
żelazo surowe podwalcowane do wyrobu cienkich  
blach, rur oraz prętów, żwir oprócz gatunków spe-  
cjalnych, żużle Thomasa (tomasyna), za każde 100 kg 0,50

Grupa C: algaroba (pasza dla bydła), ararut  
(roślina krochmalowa), asfalt, blacha cynkowa, bo-  
ksyt, cynk, cukier, dekstryna, drewno, drut: galwanizo-  
wany, izolowany niklowy; fluor, fluoryt (do wyrobu  
szkła), kadm, kassawa (tapioka, maniok), koniczyna  
(jako pasza), odpady konopi, kości krochmal, kwas  
naftenowy, magnez, mangan, mąka kostna, ziemniacz-  
na i rybna, melasa, miedziane: pręty i proszek, ołów  
czarny, plewy ryżowe, płatki kartoflane, pył cynkowy,  
rudy: aluminowa (boksyt), antymonowa, barylowa,  
berylowa, bizmutowa, cyrkonowa, cynobrowa,  
cynkowa, cynowa (kazyteryt), kobaltowa, korund,  
litowa, magnezytowa, manganowa, miedzi i ołowiu,  
rutilowa, umbra, uranowa, rury żelazne i żelbetonowe  
oraz łączniki do rur żelaznych, siano, siód, szelit  
(wolframian wapniowy), tapioka (mąka krochmal-  
owa), tłuć szkła, węgiel baru, wtyłki buraczane,  
żelazo galwanizowane, żelazo mangan, żelazo suro-  
we (bloki), jak ferochromowe, tytanowe, wanadio-  
we, wolframowe itp, złom żelazny, za każde 100 kg 0,70

Grupa D: agawa włókno (sizal), alabaster,  
alfa (trawa esparto), alfalfa (nasienie lucerny), alu-  
miniowe: blachy, bloki, drut, proszek, pręty, sztaby,  
taśmy; amon, azotan, dwuwęgiel, dwuchromian, fos-

foran, nadmanganian, nadchloran, asefedyta (żywica gumy), azotan amylu, odpadki bawełny, beczki drewniane i żelazne, benzol, biel cynkowa i ołowiana, bisulfat sodu, boran magnezu i wapnia, bromek sodu, cegła magnezytowa i szamotowa, chlorek sodu i wapnia, chińska trawa (włókno), cyna, dziegieć, esparceta, esparto (trawa włóknista), fluorek sodu, gips, odpadki jedwabiu, juta, kalafonia, kamienie blokowe do budowy, kamień do polerki, kamień cementowy, kapok (włókno tapicerskie), kasztany, kit, koks-naftowy, konopie: zwykle, manilskie, bombajskie, nowozelandzkie, kopyta zwierząt, kreozot, kredy, krzemień mielony, kwarc i kwarc mielony, litopon, magnezyt, makuchy, materiał na maty, mazut, mąka: makuchowa, ryżowa, sagowa, kokosowa, tapioka i wszelka zbożowa oraz pastewna, marmur nie oszlifowany, materiał na skrzynki gotowe w wiążkach, miedź: arkusze, bloki, sztaby; mięczaki, mosiądz: arkusze, płyty, taśmy; mungo (wełna), nafta, naftalina, nadmanganian wapnia, nasiona: bawełny, konopi, lucerny i seradeli; octan sodu, olej drzewa malajskiego, olej niejadalny i syntetyczny, oliwa niejadalna, oleje: gazowe, opałowe, wrzecionowe, ziemne; oleje do smarowania i smary, ołów, ołowiu: arkusze, biel, folia, sztaby; onyks, otręby, owoce strączkowe, pak smołowy i węglowy, papier gazetowy, parafinowy, wosk, piassawa włókno, płyty budowlane i izolacyjne, podkłady kolejowe żelazne, półfabrykaty drzewne, jak bednarskie, ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie — nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki itp., proszek z krwi, przędza kokosowa (do wyrobu mat), pył antracenowy, rafia, ropa naftowa, róg, rury żelazne izolowane, selenit, siarczan potasu i sodu, soda, smoła, spirytus eksportowy, stearyna, stearyt (rodzaj talku), szmaty, śrut soi, talk mielony, tektura, trawa morska, wełna krótka (mungo), odpadki wełny, węgiel: aktywowany, drzewny, wywarowy, tłusty sproszkowany, węglokrzem, włókna liści palmowych, wosk parafinowy i ziemny, zboże, ziarna strączkowe, ziemia okrzemkowa (folarska), beczki żelazne, żołędzie, żywica, za każde 100 kg

Grupa E: annato (bulwy farbiarskie) crthmaus (barwnik), chlorek potasu, dykty, fornieri, gorczyce, indyjskie proso, karbid, kasza jęczmienna, krupy, kardi (suszony kwiat), kory, owoce i rośliny garbarskie, korzenie: brodawnika, chiński barwnik, galangal; liście dające olej, farbiarskie, palmowe do wyrobu kapeluszy; nasiona: bajra, buraczane, koniczyzny, mowrach (mowa mowa), traw, nasiona i surowce oleiste: rzepak, rzepik, soja, kopra, orzechy ziemne, ziarna: palmowe, sezamowe itp; odpadki gumowe i opony samochodowe zużyte, obrot (wosk wielorybi), olej konopny, oleje do wyrobu farb, orzechy kamienne (do wyrobu guzików), papier do pakowania, płatki owsiane, proso, pulpa do wyrobu garbników, quebracho, ryż surowy, semolina (kasza do wyrobu makaronu), siarka, tatarka, tłuszcze garbarskie, tyczki sosnowe i inne w wiążkach (dla winorośli), węgiel kamienny, brykiety i koks w imporcie, wilklina, wosk palmowy „carnauba” i inne roślinne, żywica z drzewa smoczego, żywica do wyrobu farb drukarskich i pokostu, za każde 100 kg

Grupa F: drzewo nie obrobione (oprócz drzewa egzotycznego), na wpół obrobione, o ile nie zostanie zaliczone do grupy „D”:

- a) sosnowe, świerkowe, jodłowe, topolowe, wierzbowe za każdy metr sześcienny
- b) dębowe, bukowe, grabowe, akacjowe, jaworowe, jesionowe, modrzewiowe, lipowe, orzechowe, brzoźowe, osikowe, tarcica drzewa twardego oraz inne nie wymienione pod lit. a) za każdy metr sześcienny

Grupa G:

- a) śledzie solone w beczkach za 1/1 beczkę (160 kg)
- b) ryby z połowów własnych we wszystkich portach, za każde rozpoczęte 100 kg

Oplatę uiszcza się z góry za pół roku w ciągu I kwartału w danym półroczu wg kontyngentu ustalonego przez Morski Urząd Rybacki.

Uwaga: Oplata ustalona pod lit. b) ulega dziesięciokrotnej podwyżce w razie ujawnienia ładunku ryb nie zgłoszonych władzom portowym.

Grupa H: towary nie wymienione w jednej z grup poprzednich, o ile ze względu na swoją naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z tych grup, za każde 100 kg

200

Uwaga: Za każde niepełne 100 kg ładunku pobiera się opłatę jak za pełne.

- 2. Od towaru przeładowanego bezpośrednio:
  - a) ze statku morskiego żeglugi przybrzeżnej na takież statek pobiera się za wyładowanie i załadowanie łącznie tylko od statku wyładowanego opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%
  - b) ze statku morskiego żeglugi pozaprybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i rzecznej lub odwrotnie pobiera się za wyładowanie i załadowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi pozaprybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%
- 3. Od towaru przeładowanego ze statku morskiego na takież statek oraz ze statku na nabrzeże lub odwrotnie w obu przypadkach przy użyciu portowych statków pomocniczych (holowniki, barki itp.) pobiera się łącznie tylko jedną opłatę w wysokości ustalonej w ust. 1.
- 4. Od towaru przewożonego w żegludze przybrzeżnej między portami i punktami wybrzeża polskiego taryfę wymienioną w ust. 1 zmniejsza się o 50%
- 5. Od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego drogą lądową, lub też od towaru tranzytowego przywiezionego drogą lądową, następnie wywożonego drogą morską, z wyjątkiem towarów wymienionych w grupie „A” oraz fosforytów i fosfatów, soli potasowych, pirytów i wypałków pirytowych, rud i pokrewnych surowców hutniczych, pobiera się opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%

#### V. Opłaty ryczałtowe.

1 00

1. Od statków stale używanych w obrębie portu, od statków polskich oraz od polskich holowników i statków rybackich, mających stałe zatrudnienie w portach macierzystych łącznie z zatoką, w której położone są ich porty macierzyste, mogą być uiszczone ryczałtem opłaty tonażowo-pilotowe (wejście — wyjście statku, wprowadzenie i wyprowadzenie przez pilota, zajęcie nabrzeża w czasie pobytu w porcie).

2. Opłaty ryczałtowe oblicza się za każdą jednostkę iloczynu otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach), przy czym otrzymane ułamki w metrach po przemnożeniu zaokrągla się wzwyż do pełnych metrów.

#### A. Roczne:

- 1. Od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego podlegających pomiarom morskim po 44
  - 2. Od statków towarowych o napędzie mechanicznym, od statków bunkrowych, dźwigów, elewatorów oraz warsztatów pływających po 55
  - 3. Od statków motorowych i żaglomotorowych długości do 20 m po 22
  - 4. Od statków innych o napędzie mechanicznym po 110
  - 5. Od statków nie podlegających pomiarom morskim po 22
  - 6. Od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez po 14
- Oplata uiszczona w jednym porcie polskim jest ważna dla wszystkich portów polskich.
- Polskie statki używane w żegludze przybrzeżnej mogą uiszczać ryczałtem rocznie opłatę pasażerską obliczoną od największej ilości osób do przewozu, od osoby po 132
- Jednostki pływające stoczni opłacają według pozycji V taryfy opłat portowych przy zastosowaniu 50% zniżki.

Uwaga 1: Oplata ryczałtowa roczna uiszczona w jednym z portów polskich jest ważna dla wszystkich portów tylko w tej zatoce, w której znajduje się port macierzysty danego statku, który opłatę uiszczył. Zatoką Gdańską w rozumieniu niniejszej taryfy jest strefa wy-



brzeża od Pucka do Gdańska łącznie z Elblągiem, Zatoką Szczecińską — między Szczecinem a Swinoujściem, obejmująca wszystkie porty polskie łącznie ze Swinoujściem i Szczecinem. Statki uiszczające opłaty ryczałtowe roczne w jednym z portów macierzystych, a zawijające do innych portów polskich leżących nad zatoką, dla której uiszczono opłaty są ważne, mają prawo do korzystania z 50% ulgi w opłatach.

**Uwaga 2:** Opłatę ryczałtową uiszcza się na cały rok z góry. Jeżeli statek przybędzie do portu lub będzie zgłoszony do opłaty ryczałtowej rocznej w ciągu roku kalendarzowego, to za ubiegłe pełne kwartały będzie zbonifikowana odpowiednia część opłaty rocznej. Natomiast należne opłaty od statku, które zaistniały przed zgłoszeniem statku do opłaty ryczałtowej, nie będą zaliczane na poczet opłaty rocznej. Statki, wychodzące poza obręb swych macierzystych baz, opłacają opłaty wg poz. V lit. B (jednorazowo) mimo uiszczenia opłaty rocznej.

**Uwaga 3:** Statki pomocnicze: holowniki, barki i inne, które nie uiszczyły opłat ryczałtowych rocznych, nie mają prawa wykonywania czynności zarobkowych w portach polskich.

#### B. Jednorazowe:

1. Od statków parowych, motorowych i żaglowych od 6 do 10 m długości po	110
2. Od statków parowych, motorowych i żaglowych od 10 do 20 m długości po	220
3. Od statków parowych, motorowych i żaglowych polskich długości ponad 20 m, a nie przekraczających 60 m długości, używanych w żegludze przybrzeżnej i śródlądowej do przewożenia pasażerów i towarów oraz holowania do miejscowości położonych na wybrzeżu polskim i wewnątrz kraju, należy pobierać:	
a) przy długości ponad 20 do 25 m po	286
b) " " " 25 " 30 " "	500
c) " " " 30 " 35 " "	750
d) " " " 35 " 40 " "	1300
e) " " " 40 " 45 " "	1900
f) " " " 45 " 50 " "	2500
g) " " " 50 " 55 " "	3100
h) " " " 55 " 60 " "	3700
4. Od holowników, o ile nie podpadają pod pkt 2 i 3, po	1100
5. Od statków rybackich:	
a) o pojemności ponad 150 m <sup>3</sup> netto po	330
b) wszelkich innych po	100
6. Od kryp, barek, pontonów itp. używanych w żegludze przybrzeżnej:	
a) bez napędu mechanicznego po	220
b) z napędem mechanicznym po	440
7. Statki uiszczające opłaty ryczałtowe roczne w jednym z portów polskich, a zawijające do portów, dla których uiszczona opłata roczna nie ma ważności, korzystają z 50% ulgi przy uiszczaniu jednorazowej opłaty ryczałtowej.	

<b>C. Opłaty ryczałtowe od tratw:</b>	
1. Od tratwy pojedynczej o rozmiarach przyjętych w handlu drzewa spławnego za wejście lub wyjście	160
2. Od zespołu tratw należących do jednego właściciela i składającego się:	
a) z drzewa ciosanego w ilości przynajmniej 800 m <sup>3</sup> ,	
b) z drzewa okrągłego w ilości przynajmniej 100 m <sup>3</sup> i wchodzącego lub wychodzącego w ciągu 48 godzin	
opłaty za pojedynczą tratwę	120

#### VI. Opłaty na „Dom Marynarza”.

Opłaty na „Dom Marynarza” wynoszą od każdej NRT	0,45
Opłata maksymalna	2.200

#### VII. Opłaty manipulacyjne za wystawianie rachunków.

Wystawienie kopii przy wymiarze — bezpłatne	
Wystawienie kopii na życzenie klienta po dokonanym wymiarze	10

#### VIII. Zwolnienia.

- Od ustalonych niniejszą taryfą opłat wolne są:
  - okręty wojenne,
  - statki szkolne,
  - wszelkie statki będące własnością R. P. i nie używane do celów zarobkowych,
  - statki sportowe,
  - statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu,
  - wszelkie statki nie dłuższe niż 6 m: oraz wiosłowe łodzie rybackie.
- Od opłat wg poz. IV wolne są:
  - a) ładunki przeznaczone do budowy i remontów portów i wybrzeża,
  - b) przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków, okrętowy bunker stały i płynny, poczta oraz bagaż pasażerski,
  - c) towary przeladowywane pomiędzy nabrzeżami portowymi a statkami żeglugi śródlądowej lub wychodzące tymiż drogami do kraju.

#### IX. Postanowienia końcowe.

- Stawki niniejszej taryfy wyrażone są w jednostkach taryfowych.
- Jednostka taryfowa, o której mowa w niniejszej taryfie, stanowi równowartość kwoty zł 0,04 (0,0088867 grama czystego złota).
- Osoby, obowiązane do uiszczenia opłat portowych (art. 4 ust. 1 lit. a) ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych — Dz. U. R. P. Nr 34, poz. 286), będące w rozumieniu przepisów dewizowych cudzoziemcami, powinny uiszczyć należności z tytułu opłat portowych w myśl obowiązujących przepisów prawa dewizowego.
- Przeliczenie wartości jednostek taryfowych na walutę płatności następuje po kursach Narodowego Banku Polskiego, obowiązujących dla kupna dewiz.
- Minimalna faktura wynosi

75

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów.

Redakcja: Prezydium Rady Ministrów — Biuro Prac Usta wodawczych. Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 46/48.  
Administracja: Administracja Wydawnictw Prezydium Rady Ministrów. Warszawa, ul. Bracka 20a.

Prenumerata Monitora Polskiego wynosi: cz. A — rocznie zł 45.— (termin wpłaty do dnia 20.I), półrocznie zł 27.— cz. B rocznie — zł 72.— (termin wpłaty do dnia 20.I), półrocznie 45.— zł. Prenumerata przyjmowana jest na okres co najmniej półroczny (od I.I i od I.VII). Prenumeratę Monitora Polskiego oraz ogłoszenia przyjmuje Administracja Wydawnictw P. R. M. w Warszawie, ul. Bracka 20a, oraz Punkt Sprzedaży w Łodzi, ul. Nowotki 21. Konto czekowe P.K.O. Warszawa Nr I-4797.

Reklamacje z powodu niedoręczenia poszczególnych numerów wnosić należy do Administracji Wydawnictw Prezydium Rady Ministrów w terminie 10 do 15 dni po otrzymaniu następnego kolejnego numeru.

Pojedyncze egzemplarze Dziennika Ustaw i Monitora Polskiego nabywać można w Administracji Wydawnictw P.R.M. Warszawa, Bracka 20, w punkcie sprzedaży w Łodzi przy ul. Nowotki 21 (Hipoteka), w kasach Sądów Wojewódzkich w: Białymstoku, Katowicach, Kielcach, Rzeszowie i Wrocławiu oraz w kasach Sądów Powiatowych w: Bydgoszczy, Bytomiu, Cieszynie, Gdańsku, Gdyni, Gliwicach, Kaliszu, Krakowie, Lublinie, Olsztynie, Opolu, Poznaniu, Szczecinie i Toruniu.