

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 państwow-

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
	pusty	pełny	pełny	pusty	pełny	pełny	pusty	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	—	—	—

Uwaga: Za oczekiwanie zamówionego pilota na gotowość statku do rozpoczęcia manewru pobiera się za każde rozpoczęte ½ 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.

Uwaga: Statki pasażerskie traktuje się zawsze jako „puste”.

Uwaga 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.

Uwaga 2: Statek, który w tej samej podróży operuje w Swinoujściu 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) trampy poczynając od 6 wejścia w roku kalendarzowym	50%	50%
b) trampy poczynając od 11 wejścia w roku kalendarzowym	150%	150%
Uwaga: Wejście do Gdyni oraz wejście do Gdańska należy traktować jako wejście do jednego portu i dodawać je przy obliczaniu ilości rejsów.		
c) trampy prowadzone przez kapitanów posiadających świadectwo samodzielnego pilotażu	50%	100%
d) statki trampowe poniżej 100 NRT, jeżeli nie korzystają z usług pilota	100%	300%
e) statki zatrzymujące się na reddie i tam wykonywające przeładunek lub odprawę pasażerów	600%	600%
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, wykonywające jedynie odprawę pasażerów, — statki wychodzące w celach remontów i wracające po dokonanym remoncie	wszystkie	wszystkie
	900%	800%

Podwyżka stawek następuje:

	w Gdańsku, Gdyni i ma- łych portach	w Szczecinie
a) przy pierwszym przeprowadzeniu statku przez pilota wewnątrz rejonu portowego	50%	50%
b) przy przeprowadzaniu statku przez pilota z rejonu portowego Gdynia do rejonu portowego 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 okrętową 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 ułożonego 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 terminie 3 dni.

2. Liniowce obowiązane są zawiązać do portu końcowego 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 jedynie towary masowe lub gdy ładunek drobnicy jest mniejszy 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 końcowego.

5. Częstotliwość rejsów wynosi:

- dla linii oceanicznych jak również Morza Śródziemnego — co najmniej 1 rejs w miesiącu,
- dla linii oceanicznych jak również Morza Śródziemnego — co najmniej 1 rejs w okresie 2 miesięcy.

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 zgodę władzy portowej. W granicach podanych norm reprezentant linii informuje władzę portową o przyczynach odchylenia. Jeśli odchylenie przekracza podane normy, reprezentant linii przedkłada dowody na usprawiedliwienie.

7. Statki zastępcze stawiane na linii w miejsce liniowców 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 liniowców korzystają ze stawek liniowych tylko wówczas, jeśli zostały zgłoszone władzy portowej na 3 dni przed wejściem 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 nieprzerwanie przez okres 4 miesięcy tzw. próbny okres żeglugowy, w czasie którego prowadzona jest kontrola pracy linii.

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

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

11. Jeśli linia bieżąco korzystająca ze stawek liniowych nie dopełnia należycie przewidzianych warunków, władza portowa może skasować ten przywilej i wziąć linię na ponowną próbę.

12. W przypadkach nie objętych powyższymi przepisami decyduje Zarząd Portu zgodnie z interesem gospodarki narodowej.

III. Opłaty pasażerskie.

Za przyjęcie na statek lub wylądowanie pasażera pobiera się opłaty:

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

U w a g a: W żegludzie przybrzeżnej opłata może być zryczałtowana.

Zwolnienie od opłaty otrzymują wycieczki urządzone staniem 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, brykiety, koks, za każde 100 kg 0,40

Grupa B: ajimomoto (proszek jako sól), apatyty, azotan potasu i wapnia, bednarka ocynkowana, blacha żelazna i stalowa, borakalcyt, cegła, celuloza, cement, dachówki, drut: telefoniczny, kolczasty, miedziany, mosiężny, żelazny; fosforyty, glinki fajansowe i farbiarskie, kamienie brukowe (kostka — tłuźceń), kaolin, koncentraty, łupek szamotowy, makulatura, nawozy azotowe (saletra itp.) i potasowe (z wyjątkiem siarczanu potasu), ochra (glina farbiarska), odpadki papierowe i skór wapienionych, pakujki konopne, piryty i wypalki pirytowe, piasek, pumeks, razoryt, rudy i pokrewne surowce hutnicze (oddzielnie nie wymienione), siarczan amonu, sól kuchenna, słoma, wszelka szlaka, szpat polny w kawałkach lub mielony, szyny żelazne lub stalowe, torf, trociny, walcowiny (zendra itp.), wapno, wapno chlorowane, warzywa nie konserwowane, okopowizny, ziemia, ziemniaki, żelazo i stal sztabowa, fasonowe i profilowe, żelazo surowe podwalcowane do wyrobu cienkich blach, rur oraz prętów, żwir oprócz gatunków specjalnych, żużło Thomasa (tomasyna), za każde 100 kg 0,50

Grupa C: algaroba (pasza dla bydła), ararut (roślina krochmalowa), asfalt, blacha cynkowa, boksyt, cynk, cukier, dekstryna, drewno, drut: galwanizowany, izolowany niklowy; fluor, fluoryt (do wyrobu szkła), kadm, kassawa (tapioka, maniok), konieczyna (jako pasza), odpadki konopi, kości, krochmal, kwas naftenowy, magnez, mangan, mąka kostna, ziemniaczana 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 krochmalowa), tłuźceń szkła, węgiel baru, wyluki buraczane, żelazo galwanizowane, żelazo mangan, żelazo surowe (bloki), jak ferochromowe, tytanowe, wanadowe, wolframowe itp, złom żelazny, za każde 100 kg 0,70

Grupa D: agawa włókno (sizal), alabaster, alfa (trawa esparto), alfalfa (nasienie lucerny), aluminowe: blachy, bloki, drut, proszek, pręty, ształy, 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, boczan magnezowy 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: zwykłe, 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, konopli, lucerny i seradeli; octan sodu, olej drzewa malajskiego, olej niejadalny i syntetyczny, oliwa niejadalna, oleje: gazowe, opałowe, wrzecionowe, ziemne; oleje do smarowania i smary, olów, 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, przedza kokosowa (do wyrobu mat), pył antraceny, 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 krótką (mungo), odpadki wełny, węgiel: aktywowany, drzewny, wywarowy, tłusty sproszkowany, węgielkrzem, włókna liści palmowych, wosk parafinowy i ziemny, zboże, ziarna strączkowe, ziemia okrzemkowa (falarska), beczki żelazne, żołądź, żywica, za każde 100 kg

Grupa E: annato (bulwy farbiarskie) crthmaus (barwnik), chlorek potasu, dykty, fornierzy, 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, koniczyny, mowrach (mowa mowa), traw, nasiona i surowce oleiste: rzepak, rzepik, soja, kopro, 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 (kaszka do wyrobu makaronu), siarka, tatarka, tłuszcze garbarskie, tyczki sosnowe i inne w wiążkach (dla winorośli), węgiel kamienny, brykiety i koks w imporcie, wiklina, wosk palmowy „carnauba” i inne roślinne, żywica z drzewa smocznego, 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 1/4 beczkę (160 kg)
- b) ryby z połowów własnych we wszystkich portach, za każde rozpoczęte 100 kg

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

Uwaga: Opłata 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

2.00

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

2. Od towaru przeladowanego bezpośrednio:

- a) ze statku morskiego żeglugi przybrzeżnej na takiż 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 pozaprzybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i rzecznej lub odwrotnie pobiera się za wyładowanie i załadowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%

3. Od towaru przeladowanego ze statku morskiego na takiż 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 wypalków 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 stale 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

Opłata 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 dozwolonej do przewozu, od osoby po 132

Jednostki pływające stoczni opłacają według pozycji V taryfy opłat portowych przy zastosowaniu 50% zniżki.

Uwaga 1: Opłata 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 uiszcza. Zatoką Gdańską w rozumieniu niniejszej taryfy jest strefa wy-

brzeża od Pucka do Gdańska łącznie z Elblągiem, Zatoką Szczecińską — między Szczecinem a Świnoujściem, obejmująca wszystkie porty polskie łącznie ze Świnoujściem 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 zaisiniały 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 (jednorazowe) minus 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, 1100
5. Od statków rybackich:
 - a) o pojemności ponad 150 m³ 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.

C. Opłaty ryczałtowe od tratw:

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 m³,
 - b) z drzewa okrągłego w ilości przynajmniej 100 m³ 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.

1. 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 wioślowe łodzie rybackie.
2. 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.

1. Stawki niniejszej taryfy wyrażone są w jednostkach taryfowych.
2. Jednostka taryfowa, o której mowa w niniejszej taryfie, stanowi równowartość kwoty zł 0,04 (0,0088867 grama czystego złota).
3. 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 uiścić należności z tytułu opłat portowych w myśl obowiązujących przepisów prawa dewizowego.
4. Przeliczenie wartości jednostek taryfowych na walutę płatności następuje po kursach Narodowego Banku Polskiego, obowiązujących dla kupna dewiz.
5. Minimalna faktura wynosi 75