

382

OBWIESZCZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 14 marca 1952 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. z 1936 r. Nr 39, poz. 295 i z 1949 r. Nr 64, poz. 518) ogłaszam załączone do niniejszego obwieszczenia:

- 1) taryfę morskich opłat portowych dla żeglugi dalekomorskiej stanowiącą załącznik Nr 1 oraz
- 2) taryfę morskich opłat portowych dla żeglugi przybrzeżnej, portowej i śródlądowej stanowiącą załącznik Nr 2

obowiązujące z dniem 1 kwietnia 1952 r.

Jednocześnie uchylam z dniem 1 kwietnia 1952 r. taryfę morskich opłat portowych, ustaloną w załączniku do obwieszczenia Ministra Żeglugi z dnia 30 czerwca 1951 r. o taryfie morskich opłat portowych (Monitor Polski Nr A-71, poz. 925) wraz ze zmianami wprowadzonymi obwieszczeniem Ministra Żeglugi z dnia 5 września 1951 r. o taryfie morskich opłat portowych (Monitor Polski Nr A-82, poz. 1148), z wyjątkiem rozdziału IV „Opłata za wylądowanie lub załadowanie towaru (ładunkowe)”, który traci moc z dniem 15 kwietnia 1952 r.

Minister Żeglugi: w z. *L. Bielski*

Załącznik Nr 1 do obwieszczenia
Ministra Żeglugi z dnia 14 marca
1952 r. (poz. 382).

TARYFA MORSKICH OPŁAT PORTOWYCH DLA ŻEGLUGI DALEKOMORSKIEJ

I. Opłata tonażowo-pilotowa.

1. Opłata obejmuje: wejście i wyjście statku,

wprowadzenie i wyprowadzenie przez pilota, zajęcie nabrzeża w czasie pobytu w porcie.

2. Opłatę pobiera się od każdej NRT według następujących stawek:

	tramp			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 czekanie zamówionego pilota na gotowość statku do rozpoczęcia manewru pobiera się za każde rozpoczęte 1/2 godziny czekania — 125. Od jednostek nie posiadających pomiarów pobiera się za każde rozpoczęte 1/2 godziny pracy pilota 500.

3. Określenia: statek „pusty” — statek załadowujący lub wyladowujący do 25% pojemności netto w żegludze europejskiej lub do 50% pojemności netto w żegludze oceanicznej;

statek „pełny” — statek załadowujący lub wyladowujący powyżej tych granic;

„żegluga europejska” — obsługa portów europejskich, portów Morza Śródziemnego i Czarnego oraz portów atlantyckich Afryki Północnej do 25 równoleżnika szerokości geograficznej 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.

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

	w Gdańsku, Gdyni i innych portach	w Szczecinie
a) trampy poczynając od 6 wejścia w roku kalendarzowym	5%	5%
b) trampy 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 obliczeniu ilości rejsów.

c) trampy 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 redzie i tam wykonujące przeładunek lub odprawę pasażerów	60%	60%

	w Gdańsku, Gdyni i innych portach	w Szczecinie
--	-----------------------------------	--------------

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 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 90% 80%

5. **P o d y ż k a** stawek następuje:

	w Gdańsku, Gdyni i innych portach	w Szczecinie
--	-----------------------------------	--------------

a) przy pierwszym przeprowadzeniu statku przez pilota wewnątrz rejonu portowego 5% 5%

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) 10% —

II. Przepisy o regularnych liniach okrętowych.

1. Linia żeglugi regularnej jest komunikacją okrętową między portami polskimi i portami zgłoszonymi, która spełnia następujące warunki:

a) posiada stałego przedstawiciela w portach polskich,

b) została zgłoszona przez swego przedstawiciela u władzy portowej,

c) wykonywana jest wg planu i rozkładu rejsów, ułożonego z góry na okres 4-miesięczny,

d) rozkład rejsów zawiera:
— nazwisko oraz siedzibę armatora,
— szlak obsługiwany z podaniem portu końcowego,

— nazwę statku,

— daty wejścia i wyjścia (liniowce europejskie),

— miesiące wejścia i wyjścia (linie oceaniczne).

Rozkład rejsów może być przedkładany częściami z tym, że obejmować one będą okresy co najmniej 2 pełnych miesięcy. Odnowienie rozkładu rejsów następuje na 3 dni przed upływem poprzedniego. Wprowadzenie zmian do rozkładu wymaga uprzedniego zgłoszenia.

2. Liniowce obowiązują się zawiązać do portu końcowego oraz przyjmować ładunki drobnicowe.

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

4. Liniowiec posiadający na wejściu lub wyjściu jedynie towary masowe lub ładunek drobnicy mniejszy niż 10% całego ładunku traci prawo do stawki liniowej odpowiednio na wejściu lub na wyjściu; to samo ma miejsce w razie niezawinięcia do portu końcowego.

5. Częstotliwość rejsów wynosi co najmniej 1 rejs w miesiącu. Liniowiec oceaniczny obowiązany jest wyjść z portu w dowolnym dniu ustalonego miesiąca kalendarzowego.

6. Dopuszczalne odchylenia od powyższego rozkładu wynoszą: 3 doby przy opóźnionym wyjściu lub 1 dobę przy wcześniejszym wyjściu.

U w a g a: Na wcześniejsze wyjście winna linia użyć 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 linię w miejsce liniowców, korzystają ze stawek liniowych tylko wówczas, jeśli zostały zgłoszone władzy portowej przed ustalonym wejściem (statki obce) lub wyjściem (statki polskie).

8. Statki dodatkowe, stawiane na linię obok liniowców, korzystają ze stawek liniowych tylko wówczas, jeśli zostały zgłoszone władzy portowej przed wejściem (statki obce) lub wyjściem (statki polskie) i posiadają ładunek drobnicy (na wejściu lub wyjściu), który w stosunku do możliwości ładunkowych statku wynosi:

30% dla statków do	1000 NRT
15% dla statków ponad	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 ukończeniu próbnego okresu żeglugowego władza portowa linię zatwierdza lub ją odrzuca. Skutkiem zatwierdzenia jest udzielenie bonifikaty za rejsy ubiegłe, wynikające z różnicy stawek trampowych i liniowych, oraz bieżące korzystanie ze stawek liniowych na przyszłość.

11. Jeśli linie bieżące korzystające ze stawek liniowych nie dopełnią należycie przewidzianych warunków,

władza portowa może skasować ten przywilej i wziąć linię na ponowną próbę.

12. W przypadkach nie objętych powyższymi przepisami decyduje władza portowa zgodnie z interesami gospodarki narodowej.

III. Opłaty pasażerskie.

Za przyjęcie na statek lub wylądowanie pasażera pobiera się opłatę 30

IV. Opłaty na „Dom Marynarza”.

1. Opłaty na „Dom Marynarza” wynoszą od każdej NRT	0,45
2. Opłata maksymalna	2,200

V. Opłaty manipulacyjne za wystawienie rachunków.

1. Wystawienie kopii przy wymiarze — bezpłatne.	
2. Wystawienie kopii na życzenie klienta po dokonany wymiarze	10

VI. 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.

VII. 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 następuje po kursach Narodowego Banku Polskiego, obowiązujących dla kupna dewiz.

Załącznik Nr 2 do obwieszczenia
Ministra Żeglugi z dnia 14 marca
1952 r. (poz. 382).

TARYFA MORSKICH OPŁAT PORTOWYCH DLA ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ, PORTOWEJ I ŚRÓDLĄDOWEJ

I. Opłaty ryczałtowe.

A. R o c z n e.

Opłaty ryczałtowe roczne płać statki stale zatrudnione w porcie lub zatoce danego portu i w tym rejonie zarejestrowane oraz kutry rybackie niezależnie od granic zatoki.

W rozumieniu niniejszej taryfy Zatoką Gdańską jest rejon wód ograniczony linią łączącą port Hel

z punktem granicznym R. P. w okolicy Braniewa, natomiast Zatoką Szczecińską — rejon wód od Świnoujścia do Szczecina, obejmujący wszystkie porty w nim położone.

1. Opłaty ryczałtowe roczne obejmują:

- w Szczecinie i w Gdańsku — wejście, wyjście i przystań,
- we wszystkich pozostałych portach — wejście, wyjście, przystań i pilotaż.

2. Opłaty ryczałtowe roczne wymierza się za cały rok z góry, z tym że po przedstawieniu odpowiednich dowodów odliczone zostaną opłaty za pełne kwartały, w których jednostka nie była eksploatowana.

3. Opłaty ryczałtowe roczne ważne są w odniesieniu do zatoki, w której statki są stale zatrudnione; jedynie opłaty uiszczane przez kutry rybackie zachowują ważność w odniesieniu do wszystkich portów polskich.

4. Opłatę pobiera się od każdej jednostki iloczynu: długość przez szerokość (w metrach).

5. Stawki wynoszą:

- a) dla kutrów i łodzi rybackich dłuższych niż 6 m 1,70
- b) dla barek, kryp i pontonów 2,60
- c) dla statków pasażerskich 5,30
- d) dla pływających dźwigów, elewatorów, warsztatów i bunkierok 6,60
- e) dla holowników 13,20
- f) dla innych 2,60

6. Zaświadczenia o uiszczeniu opłat ryczałtowych rocznych winny stale znajdować się na statkach.

B. Jednorazowe.

Opłaty ryczałtowe jednorazowe uiszczane są za każde zawinięcie lub czynność handlową w porcie przez statki operujące poza rejonem zatoki swego portu macierzystego.

1. Opłaty ryczałtowe jednorazowe obejmują:

- a) w Szczecinie i w Gdańsku — wejście, wyjście i przystań,
- b) we wszystkich pozostałych portach — wejście, wyjście, przystań i pilotaż.

2. Stawki wynoszą:

- a) dla statków od 6 do 10 m 13.—
- od 10 do 20 m 26.—
- b) dla statków polskich żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej:
 - od 20 do 25 m 34.—
 - „ 25 „ 30 m 60.—
 - „ 30 „ 35 m 90.—
 - „ 35 „ 40 m 155.—
 - „ 40 „ 45 m 230.—
 - „ 45 „ 50 m 300.—
 - „ 50 „ 55 m 370.—
 - „ 55 „ 60 m 440.—
- c) dla holowników zagranicznych 130.—
- d) dla statków rybackich: ponad 150 m³ 40.—
- poniżej 150 m³ 12.—
- e) dla barek, kryp i pontonów: bez napędu 26.—
- z napędem 53.—

3. Statki, które uiszczyły opłaty roczne w portach zatoki stałego zatrudnienia, otrzymują w portach pozostałych zniżkę w wysokości 50%.

4. Statki żeglugi przybrzeżnej, stale zatrudnione do rozwożenia towarów między portami położonymi na wybrzeżu polskim i w tym charakterze uprzednio władzom portowym zgłoszone, korzystają z 75% zniżki w jednorazowych opłatach ryczałtowych.

C. Pasażerskie.

1. Statki pasażerskie, które uiszczyły opłaty ryczałtowe roczne, płacą również opłaty ryczałtowe pasażerskie od maksymalnej ilości pasażerów dozwolonej do przewozu dla danej jednostki, licząc od osoby 16.—

2. Zamiast opłat ryczałtowych pasażerskich mogą być uiszczane zwykle opłaty pasażerskie, licząc od każdej efektywnie przewiezionej osoby 0,10

D. Rybne.

1. Opłaty uiszczane są przez jednostki rybackie od ładunku ryb, pochodzących z połowów własnych:

2. Opłatę uiszcza się z góry za okres półroczny w ciągu pierwszego kwartału półroczna.

3. Opłatę pobiera się od ładunku ryb, przewidzianego planem połowu dla danej jednostki, licząc za każde rozpoczęte 100 kg 0,15

E. Od tratw.

1. Od pojedynczych tratw pobiera się za wejście lub wyjście opłatę w wysokości 19.—

2. Przy zespołach tratw z drzewa ciosanego w ilości nie mniejszej niż 800 m³ lub z drzewa okrągłego w ilości nie mniejszej niż 1000 m³, przebywających w porcie nie dłużej niż 48 godzin, pobiera się od każdej pojedynczej tratwy opłatę w wysokości 14.—

F. Ryczałty dla zagranicznych kutrów rybackich.

	R y c z a ł t	
	tygodniowy	jednorazowy
do 15 BRT	6,00	3,40
15 — 20 BRT	6,90	4,60
20 — 25 „	9,20	5,70
25 — 30 „	11,50	6,90
30 — 35 „	13,70	8,00
ponad 35 „	14,90	9,20

Za każdą rozpoczętą godzinę przeladunku 0,00.

II. Opłaty pilotowe.

Statki uiszczające opłaty ryczałtowe w razie korzystania z usług pilota uiszczają następujące opłaty pilotowe:

	w Szczecinie	w Gdańsku
1) statki załadowane powyżej 25% ładowności lub wykonujące czynności zarobkowe	240.—	170.—
2) statki załadowane poniżej 25% ładowności lub nie wykonujące czynności zarobkowych	120.—	84.—
3) za pierwsze przeprowadzenie przez pilota wewnątrz portu	36.—	24.—

III. Opłaty postojowe.

1. Od statków przebywających dłużej niż jeden miesiąc w porcie pobiera się za każdy następny rozpoczęty miesiąc i tonę ładowności następujące stawki:

- a) od statków przybrzeżnych i portowych 0,50,
- b) od statków rzecznych 0,25.

2. Wymienione stawki ulegają 50% obniżce, o ile statki przebywają w swych portach macierzystych.

IV. Zwolnienia.

1. Od opłat ustalonych w niniejszej taryfie wolne są:

- a) przybrzeżne okręty wojenne,
- b) statki szkolne,
- c) statki sportowe,
- d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu,
- e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 m oraz wiosłowe łodzie rybackie,
- f) statki chroniące się przed niepogodą, o ile nie korzystają z usług portowych.

2. Od opłat pasażerskich zwolnione są wycieczki urządzone staraniem władz szkolnych lub organizacji kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych.

V. Postanowienia końcowe.

1. Stawki niniejszej taryfy wyrażone są w złotych polskich.

2. 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, winny uiścić należności z tytułu opłat portowych w myśl obowiązujących przepisów prawa dewizowego, przy czym przeliczenie na walutę płatności następuje po kursie NBP obowiązującym dla kupna dewiz.

3. Minimalna faktura wynosi 6 zł.