

i przy wytwarzaniu i przetwarzaniu artykułów pierwszej potrzeby (Dz. U. R. P. Nr 67, poz. 418) i na podstawie art. 2, ust. 4 dekretu z dnia 24 września 1947 r. o ustalaniu cen w przedsiębiorstwach prowadzonych przez Państwo lub samorząd (Dz. U. R. P. Nr 61 poz. 337) oraz na podstawie art. 2 pkt. 1 dekretu z 27 marca 1947 r. o zmianach organizacji i zakresie działania naczelných władz administracyjnych (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 130) zarządza się co następuje:

§ 1. Uprawnienia Ministra Przemysłu i Handlu, określone w § 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 października 1947 w sprawie normowania wynagrodzeń za usługi oraz za wartość pracy i wydatków przy umowie o dzieło i przy wytwarzaniu lub przetwarzaniu artykułów pierwszej potrzeby (Dz. U. R. P. Nr 67, poz. 418) oraz uprawnienia Ministra Administracji Publicznej i Ministra Ziemi Odzyskanych przewidziane w art. 2 ust. 4 dekretu z dnia 24 września 1947 r. o ustalaniu w przedsiębiorstwach prowadzonych przez Państwo lub samorząd (Dz. U. R. P. Nr 61, poz. 337) w zakresie ustalania cen w przedsiębiorstwach przemysłu gospodniego przekazuje się komisjom cennikowym przy wojewodach oraz komisjom cennikowym przy prezydentach m. st. Warszawy i m. Łodzi.

§ 2. 1. Komisje cennikowe ustalają wynagrodzenia za usługi w przedsiębiorstwach przemysłu gospodniego (hotelach, pensjonatach, pokojach umeblowanych, zajazdach, gospodach, oberżach, domach wypoczynkowych, domach noclegowych) według następujących kategorii:

- a) dla przedsiębiorstwa przemysł. gospodniego kat. Ia (spec.)
- b) „ „ „ „ „ I
- c) „ „ „ „ „ II
- d) „ „ „ „ „ III

2. Zarządzenie niniejsze nie dotyczy schronisk turystycznych prowadzonych przez instytucje społeczne, co zostanie uregulowane oddzielnymi przepisami.

§ 3. 1. W terminie 7-dniowym od dnia wejścia w życie niniejszego zarządzenia Związek Zrzeszeń Przemysłu Gospodniego przedłoży w trzech egzemplarzach właściwym referatowi przemysłowo-handlowym starostwa lub wydziałowi przemysłowo-handlowym w zarządach miejskich miast wydzielonych do zatwierdzenia spisy znajdujących się na ich terenie działania przedsiębiorstw wymienionych w par. 2 kategorii.

2. Władze wymienione w ust. 1 winny w terminie 5-dniowym ustalić zaliczenia przedsiębiorstw przemysłu gospodniego do odpowiednich kategorii po wysłuchaniu opinii miejscowego zrzeszenia przemysłu gospodniego.

3. Podstawą do zaliczenia przedsiębiorstw przemysłu gospodniego do jednej z kategorii wymienionych w § 2 jest przede wszystkim urządzenie przedsiębiorstwa i miejsce jego położenia.

4. Związek przemysłu gospodniego w terminie 5-dniowym od dnia otrzymania ustalenia zakwalifikowania przedsiębiorstw przemysłu gospodniego zawiadamia poszczególne przedsiębiorstwa na piśmie za potwierdzeniem odbioru, do jakiej kategorii zostały one zaszeregowane przy równoczesnym pouczeniu o treści niniejszego zarządzenia.

§ 4. 1. Komisje cennikowe przy starostwach i prezydentach miast wydzielonych po zasięgnięciu opinii miejscowego zrzeszenia przemysłu gospodniego opracują w terminie 14-dniowym wnioski, dotyczące wysokości wynagrodzeń za wykonanie różnych typów usług w przedsiębiorstwach wymienionych w § 2 niniejszego zarządzenia i przedstawia je komisjom cennikowym przy wojewodach dla ustalenia tych wynagrodzeń.

W m. st. Warszawie i m. Łodzi wynagrodzenia ustalają komisje cennikowe przy prezydentach tych miast, a zatwierdza je Biuro Cen Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

2. Komisje cennikowe przy wojewodach ustalają wynagrodzenia za usługi w przedsiębiorstwach przemysłu gospod-

nego w terminie 7-dniowym od dnia otrzymania wniosków (ust. 1) oddzielnie dla każdego powiatu i miasta wydzielonego.

3. Ustalone wynagrodzenia obowiązują do czasu ich zmiany przez komisje cennikowe.

§ 5. Przedsiębiorstwa przemysłu gospodniego są zobowiązane wywiesić na widocznym miejscu w ramach napisu o treści:

- a) do której kategorii zostało zaszeregowane przedsiębiorstwo przemysłu gospodniego,
- b) wysokość wynagrodzenia za poszczególne usługi.

§ 6. Z dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia tracą moc §§ 6 i 7 Zarządzenia Ministra Aprowizacji i Handlu z dnia 29 października 1945 r. w sprawie prowadzenia przemysłu gospodniego (Dz. U. Min. Aprop. i Handlu Nr 13, poz. 67 ex 1945 r.).

§ 7. Kto wykracza przeciwko postanowieniom niniejszego zarządzenia podlega karze przewidzianej w ustawie z dnia 2 czerwca 1947 r. o zwalczaniu drożyzny i nadmiernych zysków w obrocie handlowym (Dz. U. R. P. Nr. 43, poz. 218).

§ 8. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie w 15 dni po ogłoszeniu.

MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU

w/z E. Szyr

MINISTER ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ w/z W. Wojski

MINISTER ZIEMI ODZYSKANYCH

w/z J. Dubiel

371.

OBWIESZCZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 3 czerwca 1948 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 naczelných władz administracyjnych (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 130), ogłaszam w załączniku do niniejszego obwieszczenia taryfę morskich opłat portowych w państwowych morskich portach handlowych, obowiązującą od dnia 15 lipca 1947 r.

MINISTER ŻEGLUGI

A. Rapacki

Załącznik do obwieszczenia Ministra Żeglugi z dnia 3 czerwca 1948 r. o taryfie morskich opłat portowych.

Taryfa morskich opłat portowych obowiązująca od dnia 15 lipca 1947 roku.

Taryfa niniejsza obejmuje morskie opłaty portowe:

- I. za wejście i wyjście statków (tonażowe),
- II. za postój statków (postojowe),
- III. za przystanie i nabrzeża (przystaniowe),
- IV. za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie),
- V. za wylądowanie i naładowanie towaru (ładunkowe),
- VI. za służbę pilotową (pilotowe),

oraz opłaty na „Dom Marynarza” i opłaty manipulacyjne za wystawianie rachunków.

Podane wyżej opłaty pobiera się w państwowych morskich portach handlowych w następującej wysokości:

I. Opłaty za wejście i wyjście (tonażowe).

1) Od statków przychodzących do portu lub wychodzących z portu pobiera się za każdy rozpoczęty metr sześcienny pojemności netto:

Jedn. taryf.

- a) od statków próżnych, z balastem, wylądowujących lub załadowujących do 25% pojemności netto, a od statków idących do lub z portów pozaeuropejskich, z wyłączeniem portów morza Śródziemnego i Czarnego — wylądowujących lub załado-

	Jedn. tariff.
wujących do 50% pojemności netto oraz od statków pasażerskich	2.20
b) od statków wylądowujących lub załadowujących powyżej 25%, a w przypadkach wymienionych w pkt. a) powyżej 50% pojemności netto	4.40
2) Dla statków, kursujących na liniach żeglugi regularnej, taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się:	
a) w komunikacji z portami europejskimi, morza Śródziemnego i Czarnego oraz portami atlantyckimi Afryki Północnej do 25 równoleżnika szerokości północnej o 40%	
b) w komunikacji z innymi portami o	50%

U w a g a: Za linie żeglugi regularnej uważa się komunikację okrętową między polskimi portami a zgłoszonymi portami, która jest utrzymywana przez przedsiębiorcę okrętowego lub grupę przedsiębiorców okrętowych ze stałym przedstawicielem w portach polskich i która odbywa się wg. planu i rozkładu jazdy z góry ułożonego przynajmniej na okres czterech miesięcy i zgłoszonego administracji portowej, przyczym statki są obowiązane do przyjmowania ładunków drobnicowych z portów polskich do wszystkich portów wymienionych w rozkładzie i odwrotnie, oraz do zawijania do portu końcowego.

Odnowienie rozkładu jazdy na dalszy okres 4-ch miesięcy powinno być zgłoszone przynajmniej na 8 dni przed upływem bieżącego rozkładu jazdy.

Linie regularne utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego oraz utrzymujące komunikację z portami Finlandii Zachodniej (Zatoki Botnickiej) na trasie od Abo (Turku) do Uleaborg (Oulu) mogą wyznaczać najwyżej trzy porty jako końcowe. Linie pozaeuropejskie z wyjątkiem śródziemnomorskich mogą podać więcej portów końcowych.

Statki linii regularnej, obsługującej porty Gdynię i Gdańsk, odpowiadają warunkom i w tych wypadkach, gdy z braku ładunku w obu portach zawiną w przewidzianym terminie tylko do jednego z tych portów.

Jako drobnicę uważa się towary opakowane w skrzyniach, workach, beczkach, belach, wiązkach, koszach itp., lub też nieopakowane liczone na sztuki, np. maszyny, samochody, rury, części konstrukcyjne, zwierzęta itp.

Jeżeli statek linii regularnej w ciągu pewnej podróży posiada czy na wejściu, czy na wyjściu jedynie ładunki towarów masowych, jak np. rudy, fosforyty, nawozy sztuczne, sole potasowe, węgiel, koks, drzewo w jednolitych ładunkach itp. lub też jego ładunek towarów drobnicowych jest mniejszy niż 10% ogólnego przewozowego ładunku, nie przysługuje mu na wejściu lub wyjściu ulga przewidziana w ust. 2. Ulgi nie przysługują i w tych wypadkach, jeżeli statek nie zawinie do końcowego portu ustalonej linii regularnej.

Używanie statków zastępczych jest dopuszczalne pod warunkiem każdorazowego uprzedniego zgłoszenia.

Uzupełnienie linii żeglugi regularnej statkami dodatkowymi może nastąpić po uprzednim zgłoszeniu statku dodatkowego na 5 dni przed jego zawinięciem do portu; taki sam czasokres obowiązuje również dla wprowadzenia zmian do zatwierdzonych rozkładów jazdy.

Statki dodatkowe korzystają z ulg na równi ze statkami linii regularnych tylko w tych wypadkach, gdy przewożony ładunek statku dodatkowego wynosi przynajmniej 50% drobnicy jego zdolności ładunkowej.

- 3) Statki, zatrzymujące się na redzie i tu uskuteczniające odprawę pasażerów lub przeładunek, uiszczają opłatę ustaloną w ust. 1 i 2 zmniejszoną o 50%
- 4) Statki linii regularnej zachodzące stale do 2-ch i więcej polskich portów, uiszczają w każdym porcie opłatę ustaloną w ust. 2, zmniejszoną o 50%
- 5) Statki pozaeuropejskie linii regularnych zgłoszone jako stałe do jednego z polskich portów uiszczają opłatę ustaloną w ust. 2, zmniejszoną o 50%
- 6) Od statków linii żeglugi regularnej, odwiedzających port dwukrotnie w czasie tej samej pełnej podróży, pobiera się opłatę tylko przy pierwszym zawinięciu do portu.
U w a g a: Jeżeli wymiar opłaty przy pierwszym zawinięciu statku do portu okaże się niższy od wymiaru, jaki by przypadł przy drugim zawinięciu do portu, należy uiszczyć dodatkową różnicę tych opłat.
- 7) Dla statków, kursujących nieregularnie, taryfa wymieniona w ust. 1. zmniejsza się:
 - a) poczynając od 6-go wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o . . . 10%
 - b) poczynając od 11-go wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o . . . 20%
- 8) Statki, kursujące nieregularnie, zachodzące w tej samej podróży bezpośrednio do 2-ch i więcej portów polskich uiszczają przy odnośnej podróży opłaty wymienione w ust. 1. względnie 7, zmniejszone o 15%

II. Opłaty za postój statków (postojowe).

- 1) Od statków, przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc, pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:
 - a) od statków podlegających pomiarom morskim (rozporządzenie Prezydenta Rzecz. Polskiej z dn. 17 maja 1937 r. o pomiarze morskich statków handlowych Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 422).
za każdy metr sześć. pojemności netto 0,90
 - b) od statków nie podlegających pomiarom morskim za każdą tonę ładowności 4,40
 - c) od statków towarowych rzecznych za każdą tonę ładowności 0,40
- 2) Dla statków, przebywających w swych portach macierzystych taryfa wymieniona w ust. 1 pkt. a) zmniejsza się o 50%

III. Opłaty za przystanie i nabrzeża (przystaniowe).

- 1) Za korzystanie z przystani pobiera się od statków bezpośrednio leżących u przystani za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobe 1,80

	Jedn. taryf.
2) Od statków, stojących obok wyżej wymienionych, pobiera się za każdy metr długości statku, za każdą rozpoczętą dobę ..	0,70
IV. Opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie).	
Opłaty pobiera się za wylądowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo od osoby:	
a) w żegludze zagranicznej ..	30
b) w żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego ..	1
V. Opłaty za wylądowanie lub załadowanie towaru (ładunkowe).	
1) Od załadowanego lub wyladowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszergowania go do jednej z niżej wymienionych grup, mianowicie:	
Grupa A. — Węgiel kamienny, brykiety, koks, — za każde 100 kg. ..	0,40
Grupa B. — Apatyty, bednarka ocynkowana, blacha żelazna i stalowa, cegła, celuloza, cement, dachówki, drut żelazny, fosforyty, glinki fajansowe i farbiarskie, kamienie brukowe (kostka tłuczeń), kaolina, koncentraty, łupki szamotowe, nawozy azotowe (saletra itp.) i potasowe (z wyjątkiem siarczynu potasu), odpadki papierowe i skór wapniowych, makulatura, piryty i wypalki piritowe, piasek, rudy i pokrewne surowce hutnicze, siarczany amonu, sól kuchenna, słoma, szlaka, wszelka, szpat polny w kawałkach lub mielony, szyny żelazne lub stalowe, torf, trociny, walcowiny (zendra itp.), wapno, warzywa i okopowizny, ziemia, ziemniaki, żelazo i stal sztabowa, fasonowe i profilowe, żelazo surowe podwalcowane do wyrobu cienkich blach, rur oraz prętów, żwir, prócz gatunków specjalnych, żużle Thomasa (tomasyna) za każde 100 kg. ..	0,50
Grupa C. — Asfalt, blacha cynkowa, cynk, dekstryna, dreny, cukier, kości, krochmal, kwas naftenowy, mąka kostna, ziemniaczana i rybna, melasa, płatki kartoflane, pył cynkowy, rury żelazne i żel-betonowe oraz łączniki do rur żelaznych, siano, sól, tłuczeń szkła, wyciągi buraczane, żelazo surowe (bloki) jak ferrochromowe, wolframowe, wana-diowe itp., złom żelazny za każde 100 kg. ..	0,70
Grupa D. — Beczki żelazne i drewniane, bisulfat sodu, biel cynkowa, cegła szamotowa i magnezytowa, cyna, chlorek wapnia, gips, juta, kalafonia, kamienie blokowe do budowy, kredy, krzemień mielony, kwarc i kwarc mielony, litopon, magnezyt, makuchy, mąka makuchowa, mąka ryżowa i wszelka zbożowa oraz pastewna, marmur nieoszlifowany, materiał na skrzynki gotowe w wiązkach, nafta, naftalina, oleje ziemne, gazowe, opałowe, wrzecionowe, oleje do smarowania i smary, oliw, otręby, pak smołowy i	

	Jedn. taryf.
węglowy, papier gazetowy, płyty budowlane i izolacyjne, półfabrykaty drzewne jak: bednarskie, cie-sielskie, kołodziejskie, stolarskie, nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki itp., pył antracenowy, ropa naftowa, rury żelazne izolo-wane, siarczany potasu i sodu, soda, smoła, spirytus eksportowy, śró-t soi, szmaty, talk mielony, tektura, trawa morska, węgiel drzewny i wywarowy, węglokrzem, zboże, ziarna strączkowe, ziemia okrze-mowa (folarska), żywica za każde 100 kg. ..	1,00
Grupa E. — Chlorek potasu, dykty, forniery, gorczyce, karbid, kasza jęczmien-na i krupy, kory, owoce i rośliny garbarskie, nasiona buraczane, na-siona i surowce oleiste, rzepak, rzepik, soja, kopra, orzechy ziem-ne, ziarna palmowe, sezamowe itp., odpadki gumowe i opony samo-chodowe zużyte, papier do pako-wania, płatki owsiane, ryż surowy, siarka, tyczki sosnowe i inne w wiązkach (dla winorośli itp.), wę-giel kamienny, brykiety i koks w imporcie za każde 100 kg. ..	1,50
Grupa F. — Drzewo nieobrobione (prócz drze-wa egzotycznego) nawpółobrobio-ne, o ile nie zostanie zaliczone do grupy „D”. a) sosnowe, świerkowe, jodłowe, topolowe, wierzbowe za każdy metr sześcienny .. b) dębowe, bukowe, grabowe, aka-cjowe, jaworowe, jesionowe, modrzewiowe, lipowe, orzecho-we, brzoźowe, osikowe, tarcica drzewa twardego oraz inne nie-wymienione pod a) za każdy metr sześcienny ..	4,95
Grupa G. — a) śledzie solone w beczkach za 1/1 beczkę .. b) ryby z połowów własnych za 100 kg. ..	3,15 3,00
Grupa H. — towary nie wymienione w jednej z grup poprzednich o ile ze wzglę-du na swoją naturę nie podlegają zaszergowaniu do jednej z tych grup, za każde 100 kg. .. Uwaga: za każde niepełne 100 kg. ładunku pobiera się opłatę jak za pełne.	2,00
2) Od towaru przeładowanego bez-pośrednio: a) ze statku morskiego żeglugi przybrzeżnej na takiż statek, pobiera się za wylądowanie i załadowanie łącznie tylko od statku wyladowującego opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50% b) ze statku morskiego żeglugi po-zapprzybrzeżnej na statek żeglu-gi przybrzeżnej i rzecznej lub odwrotnie pobiera się za wyla-dowanie i załadowanie łącznie, tylko od statku morskiego że-glugi pozapprzybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50% 3) Od towaru przeładowanego ze	

	Jedn. taryf.
statku morskiego na takież statek oraz ze statku na nabrzeże lub odwrotnie, w obu wypadkach 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 taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o 50%	
5) Od towaru tranzytowego, przewożonego drogą morską, następnie wywożonego drogą lądową, lub też od towaru tranzytowego przewożonego drogą lądową, następnie wywożonego drogą morską, z wyjątkiem towarów wymienionych w grupie „A” oraz fosforatów i fosfatów, soli potasowych, pirytów i wypalków pirytowych, rud i pokrewnych surowców hutniczych, pobiera się opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%	
VI. Opłaty za służbę pilotową (pilotowe)	
Opłaty za służbę pilotową uiszcza każdy statek, który w myśl obowiązujących rozporządzeń obowiązany jest do korzystania z usług pilota bez względu na to, czy statek korzystał z usług pilota lub nie.	
1) Stawki wynoszą:	
A. W Gdyni, Gdańsku i małych portach łącznie ze Świnoujściem.	
	Jedn. taryf.
a) od statków do 1000 m ³ pojemności netto	330
b) od statków od 1001 m ³ pojemności netto	660
c) od statków ponad 2000 m ³ netto:	
aa) za pierwsze 2000 m ³ netto	660
bb) za każde rozpoczęte dalsze 500 m ³ netto	165
B. Pilotaż między Gdynią i Gdańskiem i odwrotnie oraz między Helem, Gdynią i Gdańskiem i odwrotnie.	
a) od statków do 1000 m ³ pojemn. netto	680
b) od statków od 1001 m ³ do 2000 m ³ netto	1360
c) od statków ponad 2000 m ³ netto	
za każde dalsze rozpoczęte 500 m ³ netto	340
C. W Szczecinie.	
Pilotowanie obejmuje trasę od Świnoujścia do miejsca przybicia statku do przystani w Szczecinie i odwrotnie (ca 33 mile morskie)	
a) od statków do 1000 m ³ netto	2000
b) od statków od 1001 m ³ do 2000 m ³ netto	4000
c) od statków od 2001 m ³ do 7500 m ³ netto	
aa) za pierwsze 2000 m ³ netto	4000
bb) za każde dalsze rozp. 500 m ³ netto po	500
cc) za każde dalsze rozp. 500 m ³ netto ponad 7500 m ³ netto po	200
d) statki, uiszczające opłaty ryczałtowe roczne i jednorazowe, tylko w wypadku korzystania z usług pilota, uiszczają przy każdym wprowadzeniu i wyprowadzeniu:	
aa) statki naładowane do 25% ładowności, statki rybackie z ładunkiem ryb ponad 25% pojemności, inne statki holujące ładunki, przewożące pasażerów i wykonujące inne płatne usługi po	2000
bb) statki próżne względnie z ładunkiem	

	Jedn. taryf.
poniżej 1000 kg., holowniki i inne statki, nie wykonywujące usług płatnych	1900
U w a g a: Statki poniżej 283 m ³ (100 ton) opłacają za pilotaż tylko wówczas, gdy korzystają z usług pilota — najniższą stawkę:	
a) w Gdyni, Gdańsku i małych portach, łącznie ze Świnoujściem	330
b) w Szczecinie	2000
2) Za przeprowadzenie statków wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się opłatę tylko przy pierwszej zmianie miejsca w wysokości:	
a) w Gdyni, Gdańsku i małych portach, łącznie ze Świnoujściem	30%
b) w Szczecinie	15%
ustalonych opłat pilotowych w ust. 1.	
U w a g a: W Szczecinie od statków uiszczających opłaty ryczałtowe roczne i jednorazowe pobiera się opłatę tylko przy pierwszej zmianie miejsca w wysokości	
	300
3) Od statków we wszystkich portach:	
a) linii żeglugi regularnej, korzystających z ulg w opłatach za wejście i wyjście w myśl pozycji 1, ust. 2 taryfy;	
b) zachodzących do portów w celach remontu lub rozbioru, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i innych niezbędnych materiałów wyposażenia, o ile pobyt w porcie ograniczają do czasu niezbędnego dla wykonania tych czynności i o ile nie wykonują poza tym żadnych innych czynności handlowych;	
c) prowadzonych przez kapitanów, posiadających świadectwa pilotowe, wydane przez Główny Urząd Morski, zwalniające od obowiązku przyjmowania pilota;	
d) w Szczecinie — statków próżnych i z balastem.	
Taryfa opłat portowych ustalonych w ust. 1 i 2 zmniejsza się o 50%	
4) Za każde niewykorzystanie pilota w czasie na który dokonano zamówienia — za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia	440

VII. Opłaty ryczałtowe.**1. R o c z n e**

- 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 rocznie ryczałtem opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe.
- 2) Opłaty ryczałtowe oblicza się za każdą jednostkę iloczynu otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach), przyczem otrzymane ułamki w metrach po przemnożeniu zaokrągla się wzwyż do pełnych metrów:
 - a) od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego, podlegających pomiarom morskim po 44
 - b) od statków towarowych o napędzie mechanicznym, od statków bunkrowych, dźwigów, elewatorów oraz warsztatów pływających po 55
 - c) od statków motorowych i żagłomotorowych długości do 20 metrów po 22
 - d) od statków innych o napędzie mechanicznym po 114

	Jedn. tariff.
e) od statków nie podlegających pomiarom morskim po	22
f) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez po	7
3) Polskie statki używane w żegludze przybrzeżnej, kursujące tylko w sezonie letnim (od 15.IV. do 15.X. każdego roku) mogą uiszczać ryczałtem roczną opłatę pasażerską obliczoną od największej ilości osób dozwolonej do przewozu — od osoby po	132

U w a g a: 1) Opłata ryczałtowa roczna uiszczona w jednym z portów polskich jest ważna dla wszystkich portów tylko w tej zatoce, w której znajduje się odpowiadający port macierzysty danego statku. który opłatę uiszczył. Zatoką Gdańską, w rozumieniu niniejszej tariffy, jest strefa wybrzeża od Pucka do Gdańska włącznie z Elblągiem. Zatoką Szczecińską jest Zatoka między Szczecinem a Swinoujściem, obejmująca wszystkie porty polskie włącznie ze Swinoujściem i Szczecinem. Statki uiszczające opłaty ryczałtowe roczne w jednym z portów macierzystych, a zawijające do innych portów polskich leżących poza zatoką, dla której uiszczono opłaty roczne są ważne, mają prawo do korzystania z 50% ulgi w opłatach.

2) Opłatę ryczałtową uiszcza się za 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 zaliczone na poczet opłaty rocznej. Statki wychodzące poza obręb swych baz macierzystych, opłacają opłaty wg. poz. VII. 2. (jednorazowe) mimo uiszczenia opłaty rocznej.

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

4) W Szczecinie opłaty pilotowe wyłączone są z ryczałtu rocznego. Statki, korzystające z usług pilota uiszczają opłaty według pozycji VI lit. C.

2. Jednorazowe.

Jednorazowe ryczałtem mogą być uiszczone opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe:

a) od statków parowych, motorowych i żaglowych od 6 — 10 metrów długości po	110
b) od statków parowych, motorowych i żaglowych od 10 — 20 metrów długości po	220
c) od statków parowych, motorowych i żaglowych polskich, długości ponad 20 metrów, używanych w żegludze przybrzeżnej, do miejscowości położonych na wybrzeżu polskim do przewożenia pasażerów i towarów oraz do holowania po	286
d) od holowników, o ile nie podpadają pod pkt. b) i c) po	1100
e) od statków rybackich:	
aa) pojemności ponad 150 m ³ netto po	330
bb) wszelkich innych po	100

	Jedn. tariff.
f) od krypt, barek, pontonów i tp. używanych w żegludze przybrzeżnej:	
aa) bez napędu mechanicznego po	220
bb) z napędem mechanicznym po	440
g) 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.	
Opłaty przystaniowe i postojowe, zaliczone w jednorazowym ryczałcie, obejmują należności z tego tytułu tylko za jeden miesiąc. Za dłuższe postoje będą dodatkowo pobierane opłaty wg. pozycji II i III.	
U w a g a: W Szczecinie opłaty pilotowe wyłączone są z ryczałtu jednorazowego. Statki, korzystające z usług pilota, uiszczają opłaty według pozycji VI lit. C.	

3. Specjalne opłaty ryczałtowe i dodatkowe dla zagranicznych kutrów rybackich w polskich portach rybackich.

Opłaty pobierają kapitanowie portów w walutach krajowych tych państw, pod których banderą dany kuter pływa.

A. Opłaty ryczałtowe tygodniowe

Od kutrów rybackich

1) pojemności do — 15 ERT		
2) „ od 15 — 20 „		
3) „ „ 20 — 25 „		
4) „ „ 25 — 30 „		
5) „ „ 30 — 35 „		
6) „ „ ponad 35 „		
Duńskich	Norweskich	Szwedzkich
	K o r o n y	
5.—	5.—	4,25
6.—	6.—	4,50
8.—	8.—	6.—
10.—	10.—	7,50
12.—	12.—	9.—
13.—	13.—	9,75

U w a g a:

- 1) Kutry uiszczające tygodniową opłatę ryczałtową w czasie, za który uiszczyły ryczałt, mogą wychodzić z portu i zawijać do portu nieograniczoną ilość razy.
- 2) Jeżeli kuter, który uiszczył opłatę ryczałtową, zmuszony jest przeprowadzić remont, to czas opłacony ryczałtem przedłuża się automatycznie o taką ilość dni, jaką użyto do przeprowadzenia remontu. Początek i koniec prac remontowych właściciel kutra lub szyper winien zgłosić w Kapitanacie Portu.

B. Opłaty ryczałtowe jednorazowe.

Opłaty ryczałtowe jednorazowe obejmują tylko jedno wejście i wyjście, postój i przystań w porcie nie dłużej od 1 tygodnia.

Od kutrów rybackich

1) pojemności do — 15 BRT		
2) „ od 15 — 20 „		
3) „ „ 20 — 25 „		
4) „ „ 25 — 30 „		
5) „ „ 30 — 35 „		
6) „ „ ponad 35 „		
Duńskich	Norweskich	Szwedzkich
	K o r o n y	
3.—	3.—	2,25
4.—	4.—	3.—
5.—	5.—	3,75
6.—	6.—	4,50
7.—	7.—	5,25
8.—	8.—	6.—

C. Opłaty dodatkowe.

Kutry rybackie, dokonujące przeładunku, opłacają:

- 1) Kutry duńskie i norweskie za każdą rozpoczętą godzinę przeładunku po 1 koronie duńskiej lub norweskiej.
- 2) Kutry szwedzkie za każdą rozpoczętą godzinę przeładunku po 0,75 kor. szwedz.

Początek i zakończenie przeładunku właściciel kutra lub szyper winien zgłosić w Kapitanacie Portu.

VIII. Zwolnienia

- 1) Od ustalonych taryfą niniejszą opłat wolne są:
 - a) okręty wojenne i statki szkolne,
 - b) wszelkie statki będące własnością Rzecz. Polskiej, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
 - c) statki sportowe, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
 - d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,
 - e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 metrów.
- 2) Od opłat wg. poz. I. wolne są pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia statki:
 - a) przychodzące dla zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji, a wychodzące z portu w przeciągu 48 godzin, nie wykonujące żadnych czynności handlowych,
 - b) zachodzące do portu w celach remontu, rozbioru lub uzupełnienia zapasów paliwa, lub żywności i niezbędnych materiałów wyekwipowania, ograniczające pobyt do czasu niezbędnego na wykonanie tych czynności i nie wykonujące żadnych innych czynności handlowych,
 - c) szukające schronienia przed niepogodą i nie wykonujące żadnych czynności handlowych,
 - d) statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, które poza odprawą pasażerów nie wykonują innych czynności handlowych,
 - e) statki wychodzące w celach remontu i wracające po remoncie, jeżeli nie wykonują przy tej podróży żadnych czynności handlowych.
- 3) Od opłat wg. poz. II. wolne są statki będące w remoncie.
- 4) Od opłat wg. poz. III. wolne są statki unieruchomione, przycumowane do nabrzeży nieeksploatowanych.
- 5) Od opłat wg. poz. IV. wolne są statki wykonujące wycieczki morskie, urządzone staraniem organizacji akademickich, szkolnych, kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych.
- 6) Od opłat wg. poz. V. wolne są:
 - a) ładunki przeznaczone do budowy i remontów portów i wybrzeża,
 - b) przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków, okrętowy bunkier stały i płynny, poczta oraz bagaż pasażerski,
 - c) towary, przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowymi a statkami żeglugi śródlądowej lub wychodzącymi tymiż drogami do kraju,
 - d) ładunki jednego statku o łącznej wadze mniejszej niż 1000 kg.
 - e) towary przywożone drogą morską i tą samą drogą wywożone (transyt morski).
- 7) Od opłat wg. poz. VI. wolne są:
 - a) statki zatrzymujące się na redzie,
 - b) statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonują żadnych czynności handlowych.

IX. Opłaty na „Dom Marynarza”.

Opłaty na „Dom Marynarza” wynoszą:

dla statków	do 500 BRT	Jedn. taryf.
od 501 „ 1000 „	110	
„ 1001 „ 2500 „	220	
„ 2501 „ 5000 „	440	

Jedn. taryf.

„ 5001 „ 8000 „	660
ponad 8000 „	1100

U w a g a: Od statków uiszczających opłaty ryczałtowe nie pobiera się opłat na „Dom Marynarza”.

X. Opłaty manipulacyjne za wystawianie rachunków z tytułu pobierania opłat portowych.

- 1) Za wystawienie jednej kopii rachunku 20
- 2) Za każdą dalszą kopię rachunku 10
- 3) Za odpisy rachunków w terminach późniejszych niż 2 miesiące po wystawieniu pierwszego rachunku, opłaty wymienione w pkt-cie 1 i 2 podwyższa się o 50%.

XI. Ulgi dla Szczecina i małych portów.

- 1) Taryfę powyższą stosuje się w pełnej wysokości jedynie do portów Gdynia i Gdańsk.
- 2) W porcie Szczecin i pozostałych portach morskich obniża się z dniem 1 września 1947 r. ustalone taryfą niniejszą stawki o 10% za wyjątkiem stawek:
 - a) taryfy za służbę pilotową w Szczecinie (poz. VI),
 - b) specjalnej taryfy opłat portowych dla zagranicznych kutrów rybackich w polskich portach rybackich (poz. VII p. 3).

XII. Postanowienia końcowe.

- 1) 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. 32, poz. 286), będące w rozumieniu przepisów dewizowych cudzoziemcami, winny uiścić należności z tytułu opłat portowych w myśl obowiązujących przepisów prawa dewizowego.
- 2) Wartość jednej jednostki taryfowej równa się 0,01 dolara U.S.A. Przeliczenie na inne waluty zagraniczne i złote odbywa się według stawek przeliczeniowych dla dewiz ustalonych przez Komisję Dewizową.

Województwo Pomorskie, 372, Szczecin, 5 lipca 1948 r.

OBWIESZCZENIE DYREKTORA GDAŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 3 czerwca 1948 r.

o taryfie opłat za korzystanie z urządzeń portowych.

Na podstawie § 7 ust. 2 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), ogłaszam w załączniku do niniejszego obwieszczenia taryfę opłat za korzystanie z urządzeń portowych, administrowanych przez Gdański Urząd Morski, obowiązującą od dnia 15 lipca 1947 r.

DYREKTOR GDAŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

Fr. Modrzewski

Załącznik do obwieszczenia Dyrektora Gdańskiego Urzędu Morskiego z dnia 3 czerwca 1948 r. o taryfie opłat za korzystanie z urządzeń portowych.

TARYFA OPŁAT

za korzystanie z urządzeń portowych, obowiązująca od dn. 15 lipca 1947 r.

Taryfa niniejsza obejmuje opłaty:

- A. za korzystanie z urządzeń przeładunkowych,
- B. za korzystanie z magazynów i składów portowych,
- C. za korzystanie z kryp do wywozu śmieci,
- D. za dostawę wody słodkiej.

Taryfę podanych wyżej opłat ustala się jak następuje:

A. OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH.

Opłaty za korzystanie z urządzeń przeładunkowych w zależności od zaszerzegowania towaru do poszczególnych grup taryfowych według zestawienia.

dla towarów drobnicowych