



Przedsiębiorstwo Handlowo – Usługowe
„LIBRA” Andrzej Nieznaj
KOŁOBRZEG

ATEST LIBRA nr 03/02/2024

**DOT: OKREŚLENIA STANU TECHNICZNEGO I WARTOŚCI
ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM
I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ**



14 lutego 2024 9:07 AM

Atest sporządził - w dobrej wierze, w oparciu o zebrane materiały i posiadane informacje, bez przesądzania o odpowiedzialności Armatora, Ubezpieczyciela ani którejkolwiek z zainteresowanych stron

Zaprzyięzony Ekspert Krajowej Izby Gospodarki Morskiej

mgr inż. Marek Padjas Nr Rej. 0107

na zlecenie Armatora łodzi „ŁR-OIRM-1”

Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Słupsku

SZCZECIN – KOŁOBRZEG 2024 r

DOKUMENTACJA

DOKUMENTACJA ZAWIERA

1. CEL OPRACOWANIA.
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.
3. STAN RZECZOWY:
 - 3.1 OPIS OGÓLNY ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 3.2 PODSTAWOWE DANE ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 3.3 OPIS FAKTYCZNEGO STANU TECHNICZNEGO ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 3.3.1. KADŁUB ŁODZI Z WYPOSAŻENIEM;
 - 3.3.2. SILNIK PRZYCZEPNY DO ŁODZI „ŁR-OIRM-6”;
 - 3.3.3. PRZYCZEPA PODŁODZIOWA.
4. OKREŚLENIE WARTOŚCI ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 4.1 OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 4.2 WYLICZENIE WARTOŚCI ŁODZI MOTOROWEJ ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ.
5. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA - 27 opisanych zdjęć fotograficznych.
5. ZAŁĄCZNIKI:
 - ✓ Kopia Dokument Rejestracyjny statku nr 1889 Wydany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie dnia 23.04.2001 r
 - ✓ Kopia Świadectwo Klasy Łodzi nr B-38147/16 Wydany przez Polski Rejestr Statków 25.04.2016r ważne do 27.04.2021r
 - ✓ Kopia Dowodu rejestracyjnego przyczepy podłodziowej GS 4708A;
 - ✓ Kopia Sprawozdanie z przeglądu na statku SZC/WK/50/07 z dnia 04.06.2007
 - ✓ Kopia Protokół Inspekcji z dnia 21.05.2019



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ ŁR-OIRM-6”wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 3 z 18

DOKUMENTACJA

1. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie stanu technicznego i aktualnej wartości łodzi „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową.

Określenie wartości łodzi dokonano w oparciu o:

- analizę dokumentów prawno-żeglugowych
- ocenę stanu technicznego potwierdzoną dokumentami z ostatnich przeglądów i oględzinami łodzi, przeglądem jego urządzeń i wyposażenia w czasie postoju w Ośrodku Zamiejscowym w Szczecinie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Słupsku.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania stanowią:

- Zlecenie Właściciela łodzi „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową – Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego
- Oględziny łodzi „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową, przegląd wyposażenia.

Dokumenty łodzi:

Protokół z inspekcji Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 21.05.2019 r.

Dokument Rejestracyjny statku nr 1889 Wydany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie dnia 23.04.2001 r

Świadectwo Klasy Łodzi nr B-38147 wydany przez Polski Rejestr Statków 25.04.2016r ważne do 27.04.2021r

3. STAN RZECZOWY

3.1 OPIS OGÓLNY ŁODZI

W 2001 roku w firmie Aurelia Ładzińska w Trzebieży została zbudowana jednostka pływająca łódź t. „Aurelka” Jednostka została zakupiona przez Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Słupsku.

W Szczecińskim Urzędzie Morskim jednostka została zarejestrowana jako łódź pod nazwą „ŁR-OIRM-6” nr 1889 klasa bKM 2 op pat x, numer rejestru 628119. Świadectwo klasy zostało wystawione przez Polski Rejestr Statków.

Łódź była wykorzystywana na Zalewie Szczecińskim, Zalewie Kamieńskim i Roztoce Odrzańskiej podczas rejsów patrolowo – inspekcyjnych do transportowania inspektorów na jednostki rybackie i wędkarskie. W trakcie eksploatacji prowadzono kontrolę narzędzi połowowych używanych przez rybaków łodziowych. Podejmowano nielegalnie postawione sieci rybackie. Inspektorzy operowali w różnych warunkach hydrometeorologicznych, w strefach przybrzeżnych, płyciznach i mieliznach. Transport łodzi odbywał się przy pomocy przyczepy podłodziowej. Łódź każdorazowo była wodowana i podnoszona w miejscach nie tylko do tego przystosowanych. Wynikało to ze specyfiki wykonywania zadań służbowych.

Jednostka zarejestrowana w Urzędzie Morskim w Szczecinie, brak aktualnych dokumentów umożliwiających używanie jednostki. Jednostka po zatonięciu, uszkodzona część podwodna (uszkodzenie prowizorycznie usunięte). Jednostka niewykorzystywana od czterech lat. W silniku wymieniono olej i filtry. Nie był uruchamiany – wymaga specjalistycznego przeglądu w autoryzowanym punkcie serwisowym.

DOKUMENTACJA

3.2 PODSTAWOWE DANE ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYZCERNYM I PRYZCERNĄ PODŁODZIWĄ

1	WŁAŚCICIEL	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego ul. Jana Pawła II nr 1 76-200 Słupsk
2	ARMATOR	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego ul. Jana Pawła II nr 1 76-200 Słupsk
3	DOKUMENT REJESTRACYJNY STATKU	Nazwa statku „ ŁR-OIRM-6” Nr rejestracyjny statku 1889 Wydany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie dnia 23.04.2001 r
4	KARTA BEZPIECZEŃSTWA	BRAK
5	ŚWIADECTWO KLASY PRS	ŚWIADECTWO KLASY nr B-38147/16 Wydany przez Polski Rejestr Statków 25.04.2016r ważne do 27.04.2021r
6	KLASA PRS	(bKM 2) pat x
7	NR REJESTRU PRS	1889
8	TYP STATKU	łódź
	KADŁUB	Aurelka
9	MATERIAŁ	Laminat Ips
10	PORT MACIERZYSTY	Trzebież
11	ROK BUDOWY	2001
12	STOCZNIA	Firma Aurelia Ladzińska ul. Monte Cassino 12/18 70-465 Szczecin
13	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	4,75 m
14	SZEROKOŚĆ	1,83 m
15	ZANURZENIE	0,22 m
16	WYSOKOŚĆ BOCZNA	0,70 m
16	NAPĘD	silnik przyczepny Yamaha F60CETL benzynowy moc 44,1 kW, nr silnika 6C5-1020634
17	URZĄDZENIA NAWIGACYJNE	światła nawigacyjne, odbiornik GPS
18	PRZEZNACZENIE	łódź patrolowo - inspekcyjna
19	PRYZCERPA PODŁODZIOWA	Przyczepa lekka
20	NUMER IDENTYFIKACYJNY	3740195
21	NUMER REJESTRACYJNY	GS 4708A
22	MAKSYMALNA MASA CAŁKOWITA	600 KG
23	DOPUSZCZALNA ŁADOWNOŚĆ	450 KG
24	MASA WŁASNA	150 KG
25	ROK PRODUKCJI	1995



DOKUMENTACJA

3.3 OPIS STANU FAKTYCZNEGO ŁODZI „LR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

Ocenę stanu faktycznego łodzi „LR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową dokonano w oparciu o istniejącą dokumentację i oględziny jednostki, przegląd wyposażenia i urządzeń w czasie postoju łodzi w Ośrodku Zamiejskowym w Szczecinie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Słupsku dnia 14.02.2024r. w obecności przedstawiciela Właściciela łodzi Pana Marcina Zięby.

Atesty sprzętu, środków ratunkowych i mechanizmów w czasie inspekcji nie posiadają daty ważności. Mechanizmy jednostki i wyposażenie są niesprawne.

W celu przeprowadzenia oceny stanu technicznego łodzi „LR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową, podzielono na grupy ciężarowo-wartościowe i oceniano stan zużycia stosując wskaźnik zużycia.

Wskaźnik zużycia to stosunek zużycia rzeczywistego do zużycia dopuszczalnego.

Dla łodzi „LR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową przyjęto następujące grupy ciężarowo – wartościowe:

3.3.1. KADŁUB łodzi „LR-OIRM-6” Z WYPOSAŻENIEM – UDZIAŁ 40%:

Kadłub łodzi wykonany z laminatu lps. Poszycie i usztywnienia kadłuba wykonane z laminatu poliestro – szklanego. Kadłub wykonany w jednoczęściowej negatywowej formie, konstrukcja monolityczna. Pokład wykonany podobnie jak kadłub. Dach nadbudówki konstrukcji przekładkowej (2 uszt. kokpitu). Moduł wnętrza i moduł denny wykonane w formach, a następnie przylaminowane do burt i dna.

Sterowanie łodzi odbywa się z kokpitu za pomocą układu sterowniczego i manetki obrotów (manetka, kierownica, stacyjka, automatyczny wyłącznik silnika w razie wypadnięcia sternika). Układ sterowniczy składa się z przekładni kierowniczej (ślimakowej) oraz przewodu przenoszącego napęd podłączonego do odpowiedniego wejścia na silniku.

Oględziny kadłuba wykazują wiele uszkodzeń:

- kadłub w części podwodnej posiada widocznE uszkodzenia i ślady prowizorycznych napraw;
- zewnętrzne powłoki laminatu w stanie niedostatecznym;
- powłoki żelkotu na elementach z laminatu: widoczne ślady długotrwałej eksploatacji i uszkodzeń mechanicznych.

Instalacja elektryczna: zapewnia oświetlenie wnętrza kabiny, oświetlenie nawigacyjne i oświetlenie kompasu. Po zatonięciu jednostki – niesprawna.

Instalacja wodno -sanitarna: za pomocą węży miękkich – zbrojonych, oraz systemu szpigatów i stępki korytkowej – węże nie nadają się do użytku.

Wyliczony w oparciu o przeprowadzone oględziny zewnętrzne oraz dokumentację poszycia oraz wyposażenia wskaźnik zużycia kadłuba łodzi oceniam na – **0,80**

3.3.2. SILNIK PRZYCZEPNY ŁODZI „LR-OIRM-6” - 30%:

Napęd główny łodzi „LR-OIRM-6” stanowi silnik przyczepny YAMAHA F60CETL o mocy 44,1 kW

W oparciu o przeprowadzone oględziny stwierdzam:

Od czterech lat tzn. momentu zatonięcia łodzi wraz z silnikiem:

- silnik nie daje się uruchomić;
 - silnik wizualnie jest w stanie niedostatecznym, wymaga przeglądu przez specjalistyczną stację serwisową;
- Śruba napędowa w dostatecznym stanie – płyty nie mają śladów uszkodzeń. Widoczne ślady długotrwałej eksploatacji w różnych warunkach.

Stopień zużycia silnika głównego określony na podstawie oględzin zewnętrznych wynosi – **0,80**

3.3.3. PRZYCZEPA PODŁODZIOWA ŁODZI „LR-OIRM-6” - 30%:

Przyczepa podłodziowa służąca do transportu i przechowywania łodzi typu lekkiego numer identyfikacyjny 3740195; numer rejestracyjny GS 4708A

W oparciu o przeprowadzone oględziny stwierdzam:

Przyczepa była intensywnie eksploatowana.

Widoczne uszkodzenia wymagające specjalistycznej naprawy.

Wyliczony w oparciu o przeprowadzone oględziny zewnętrzne oraz dokumentację wskaźnik zużycia przyczepy oceniam na – **0,50**

Łódź i silnik od czterech lat nie używane ze względu na stan techniczny spowodowany zatonięciem. Doraźne naprawy nie przyniosły oczekiwanych rezultatów.

DOKUMENTACJA

4. OKREŚLENIE WARTOŚCI ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4.1 OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

Lp	Nazwa grupy urządzeń	Udział ciężarowo – wartościowy w % (A)	Wskaźnik zużycia dla danej grupy urządzeń (B)	Procentowy wskaźnik zużycia grupy urządzeń w % (C) C = A x B
1	Kadłub z wyposażeniem	40	0,70	28,00
2	Silnik przyczepny	30	0,60	18,00
3	Przyczepa podłodziowa	30	0,40	12,00
		100	RAZEM	58,00 %

Wyliczony procentowy wskaźnik zużycia zwiększam o 0,30% za każdy rok eksploatacji jednostki. Jest to uzasadnione znacznym pogorszeniem się stanu technicznego łodzi, silnika i przyczepy trudnego do ustalenia przy przeglądach np. (jednostka po zatonięciu) uszkodzenia w miejscach trudnodostępnych, na skutek starzenia się materiałów, grafityzacji, a także obniżenia nowoczesności z upływem lat eksploatacji łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową – rok budowy 2001 – stąd wiek łodzi – 23 lat x 0,30% = 6,90%

Stąd całkowity procentowy wskaźnik zużycia łodzi „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową - **Z** wynosi:

$$Z = 58,00\% + 6,90\% = 64,90\%$$

$$\underline{\underline{Z = 65 \% \text{ do wyliczeń}}}$$

4.2 WYLICZENIE WARTOŚCI ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;

W celu określenia wartości łodzi posługuję się formułą podana w Zarządzeniu Ministra Żeglugi Nr 106 z dnia 10 czerwca 1968 r, która to formuła pokrywa się z wzorem podanym w „Vademecum Rzeczoznawcy Nieruchomości” / Zasady wyceny maszyn i urządzeń/ oraz z wzorem dr COMMENZA - powszechnie stosowanym na międzynarodowym rynku do wyceny jednostek pływających, a mianowicie:

$$C = Wp \times K \times (1 - Z/100) \times E$$

Gdzie:

C - aktualna wartość łodzi

Wp – wartość nowej łodzi tej klasy co łódź „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową;

K - współczynnik nowoczesności od 0 do 1, ujmujący aspekty konstrukcyjne, technologiczne, socjalne, ekologiczne, ekonomiczne i modernizacje jednostki;

Dla jednostki łódź „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

- głównie z uwagi eksploatację, wyposażenie przyjmuję do wyliczeń współczynnik na poziomie $K = 0,7$

Z - całkowity procent zużycia łodzi (uwzględniający % zużycia za każdy rok eksploatacji) = 65 %

E - współczynnik uwzględniający sytuację rynkową = 0,8

W uzasadnieniu współczynnika E:

współczynnik uwzględniający sytuację rynkową = 0,8 - ponieważ jest dużo na rynku jednostek nowych i używanych o parametrach takich jak łódź „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 7 z 18

DOKUMENTACJA

Wp - W celu określenia wartości Wp - nowej jednostki klasy łodzi „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową przyjmuję średnią wartość tej klasy jednostek będących na rynku krajowym budowanych - obecnie w polskich firmach. Do obliczeń przyjęto wartość średnią (23 000 PLN) wartości należy przyjąć (cena standardowa zakupu podobnych jednostek bez silnika (silnik około 22 000 PLN); przyczepa podłodziowa (wartość około 5000,00 PLN BRUTTO)

$$Wp = 50\ 000\ \text{zł}$$

$$C = Wp \times K \times (1 - Z/100) \times E$$

$$C = 50\ 000 \times 0,7 \times (1 - 65/100) \times 0,8$$

$$\underline{C = 9800,00\ \text{zł}}$$

Wartość całkowita łodzi „ŁR-OIRM-6” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową określona na dzień 19.02.2024 r wynosi:
9800,00 zł

słownie: dziewięć tysięcy osiemset złotych

REASUMUJĄC: W OPARCIU O PRZEPROWADZONE OGLEDZINY STAN TECHNICZNY ŁODZI „ŁR-OIRM-6” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIĄ OCENIAM JAKO MNIEJ NIŻ DOSTATECZNY. JEDNOSTKA NADAJE SIĘ DO DALSZEJ EKSPLOATACJI JEDNAK PO PRZEPROWADZENIU PRAC NAPRAWCZYCH KADŁUBA I SILNIKA W AUTORYZOWANYCH SERWISACH. PRAWDOPODOBIENSTWO KOSZTÓW PRZYWRÓCENIA PIERWOTNEGO STANU TECHNICZNEGO MOŻE PRZEWYŻSZYĆ WARTOŚĆ SPRZĘTU.

DOKUMENTACJA

4.3 RYNKOWA ANALIZA PORÓWNAWCZA WARTOŚCI JACHTÓW MOTOROWYCH

5. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

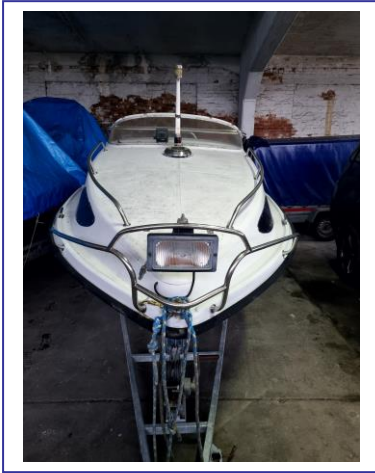


Foto nr 1 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie – widok od dziubu



Foto nr 2 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie – widok ogólny



Foto nr 3 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie



Foto nr 4 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie



Foto nr 5 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie



Foto nr 6 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (część rufowa wyposażenie)

DOKUMENTACJA

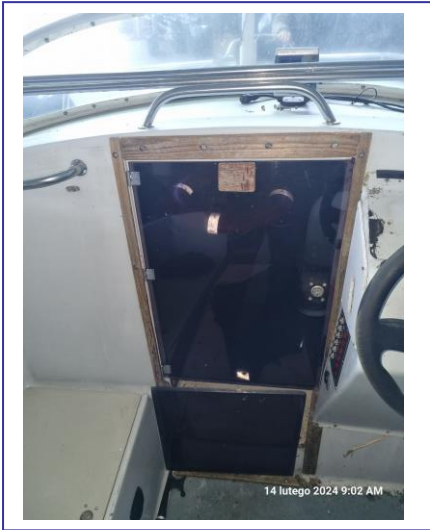


Foto nr 7 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (wejście do kabiny)

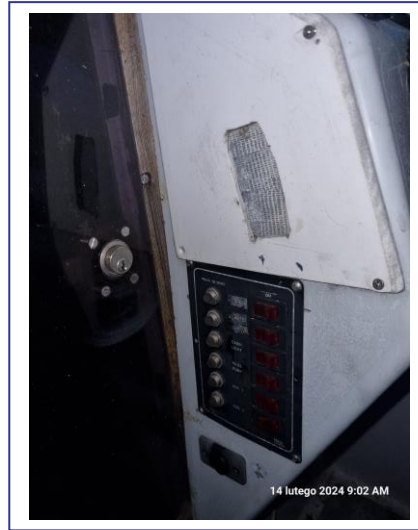


Foto nr 8 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (tablica elektryczna)

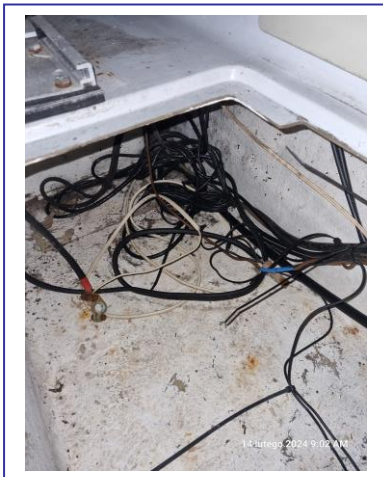


Foto nr 9 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (bakista zniszczona instalacja)

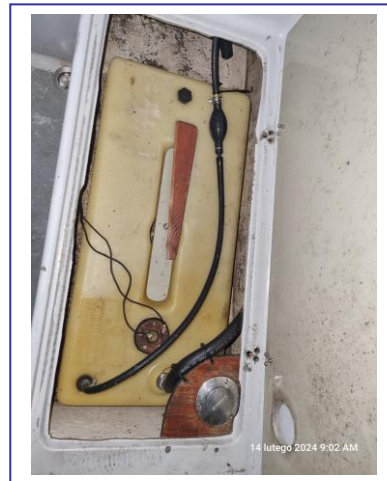


Foto nr 10 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (wyposażenie dodatkowe)



Foto nr 11 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (bakista ze zbiornikami paliwa)



Foto nr 12 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (kokpit)

DOKUMENTACJA

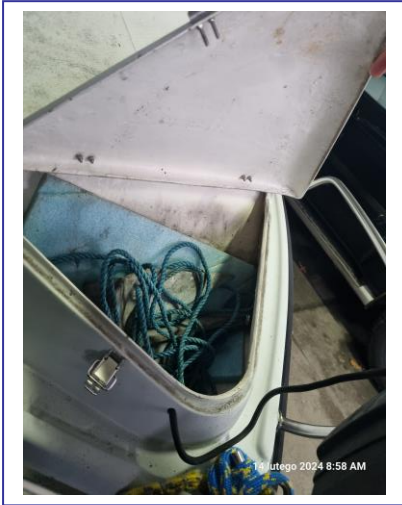


Foto nr 13 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w – Szczecinie (wnętrze bakisty)



Foto nr 14 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (wnętrze kabiny prawa burta)



Foto nr 15 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (wnętrze kabiny – lewa burta)



Foto nr 16 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (panel odbiornika GPS)



Foto nr 17 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (kierownica)

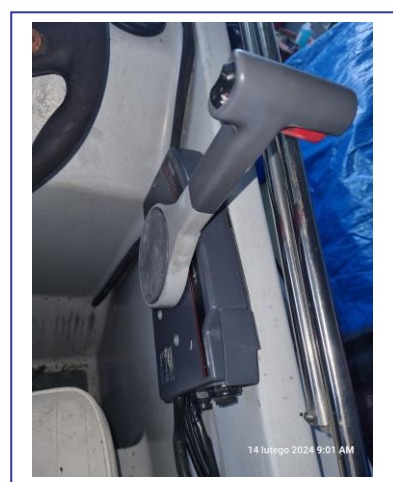


Foto nr 18 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (manetka)

DOKUMENTACJA



Foto nr 19 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (silnik zaburtowy)

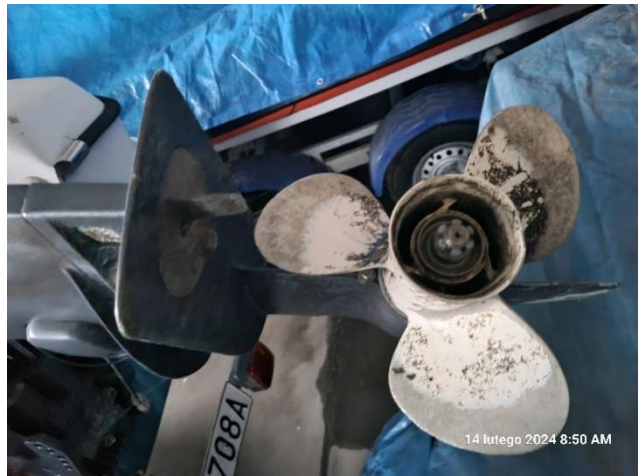


Foto nr 20 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (śruba napędowa)



Foto nr 21 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (silnik przyczepny)



Foto nr 22 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie



Foto nr 23 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (tabliczka znamionowa przyczepy podłodziowej)



Foto nr 24 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (tablica rejestracyjna przyczepy podłodziowej)

DOKUMENTACJA



Foto nr 25 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (wyciągarka łodzi na przyczepie podłodziowej)

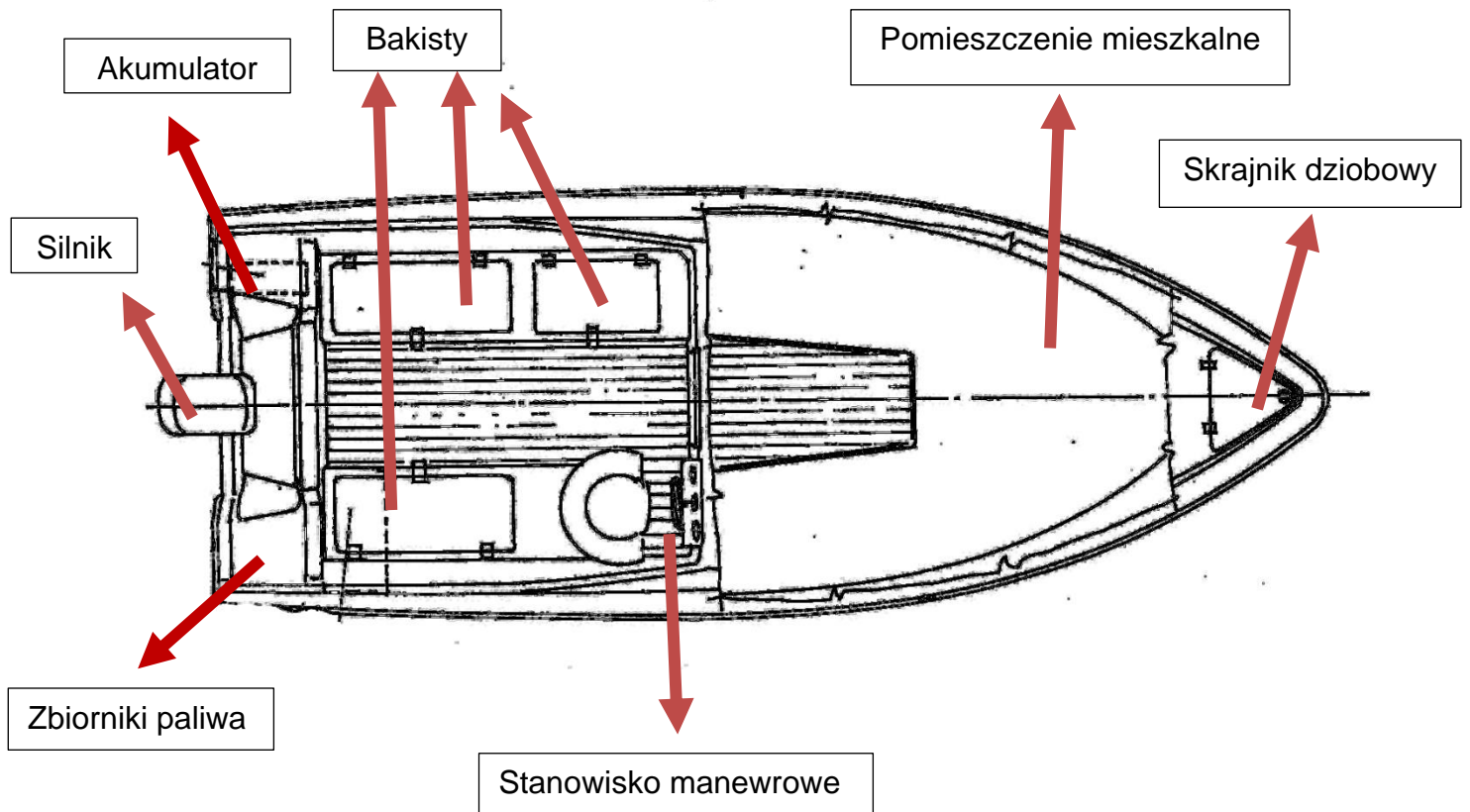
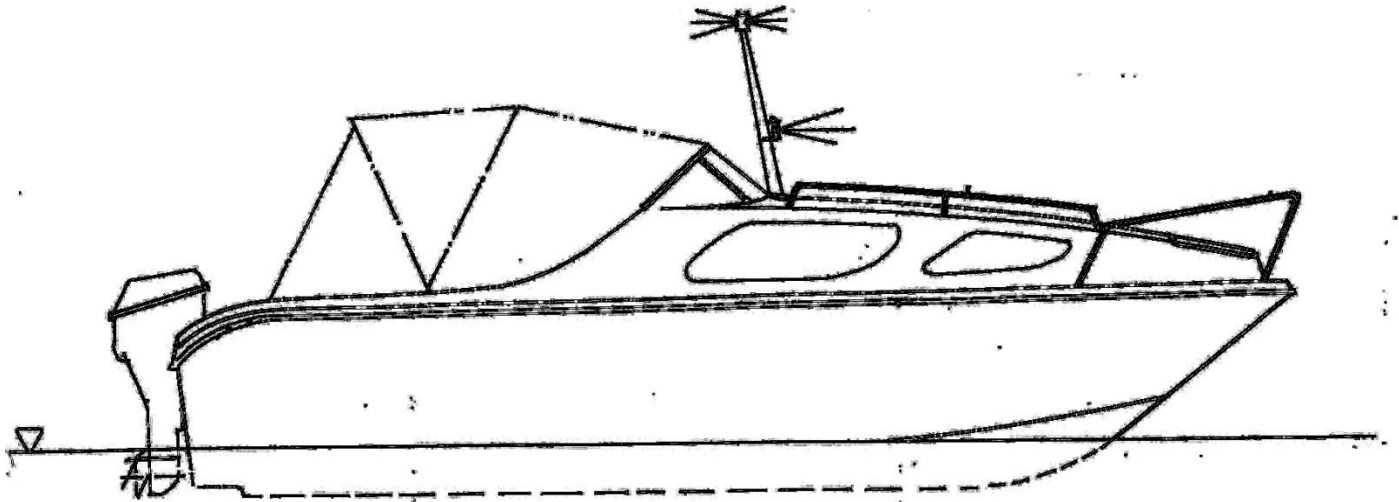


Foto nr 26 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (widoczne uszkodzenia dziobnicy)



Foto nr 27 Łódź „ŁR-OIRM-6” w Biurze Terenowym GIRM w Szczecinie (widoczne uszkodzenia burty i prowizoryczne naprawy)

DOKUMENTACJA



Rzut boczny i rzut na pokład na jednostkę „Aurelka” (ŁM – OIRM - 6

DOKUMENTACJA



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

DOKUMENT REJESTRACYJNY STATKU

Zaświadcza się, że niżej opisany statek został zarejestrowany w dniu 23.04.2001 r. przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie i wpisany do rejestru statków morskich pod nr:

1889

z uwzględnieniem następujących danych:

1. Nazwa statku: **ŁM-OIRM-6**
2. Międzynarodowy sygnał wywoławczy, międzynarodowy nr identyfikacyjny*: -
3. Port macierzysty: **TRZEBIEŻ**
4. Rok, miejsce budowy i nazwa stoczni lub budowniczego: **2001, Trzebież**
5. Rodzaj i przeznaczenie statku: **łódź inspekcyjno-kontrolna**
6. Materiał główny: **laminat**
7. Rodzaj napędu: typ silnika **silnik przyczepny YAMAHA F60CETL**
moc silnika [kW] **44,1**
8. Długość całkowita [m]: **4,75**
Szerokość całkowita [m]: **1,83**
9. Właściciel: **Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego**
76-200 Słupsk, ul. Jana Pawła II nr 1
10. Armator: **jak wyżej**

* niepotrzebne skreślić

(adnotacja co do obowiązku podnoszenia bandery)

Zaświadczenie niniejsze wydano na podstawie § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz. U. nr 102, poz. 1074).

Szczecin, dnia ~~18.04~~ 2019 r.



7 ul. Dyktando Urzędu Morskiego
w Szczecinie

Sunlio - Nowak
Jocanna Suszko - Nowak

Dyrektor Urzędu Morskiego



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ ŁR-OIRM-6”wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową		
Opracował: mgr inż. Marek Padjas	Data opracowania 2024-02-19	Strona 15 z 18
DOKUMENTACJA		

	URZĄD MORSKI W SZCZECINIE ul. Jana z Kolna 9, 71-603 Szczecin ul. Wybrzeże Władysława IV 7, 72-600 Świnoujście (filia)	Tel.: 91 4403594, 91 4403559 (filia) Fax : 91 4403385 91 4403564 (filia) e-mail: ibz@ums.gov.pl e-mail:ibzs@ums.gov.pl
	Protokół z inspekcji Survey Report	

Część A / Section A - Informacje ogólne / General information					Weryfikacja Verification	
Nr Inspekcji: Survey No.	125/A/2019	Data: Date:	21.05.2019	Miejsce insp. Place of insp.	Trebórz	
Zespół Inspekcyjny Inspector's Name	Tery Moskusa					
Rodzaj dokumentu i inspekcji Document and type of inspection	Dokument Document	K.B. "t" - A				
	Inspekcja Survey	roczna				
Nazwa statku: Name of the Ship	ŁM-OIRM-6		Nr IMO IMO No.	Nr rejestru Reg. no.		
Port macierzysty: Port of registry	Trebórz		Typ statku Vessel's type	śródm. inspekcyjno-kontroln.		
Sygnal wywoławczy: Call sign.			Nr MMSI MMSI No.	Rok budowy Year Built		2001
Długość Lenght	Loa*/L	4,75	GT/NT GT/NT	Moc maszyn Engine power		
Szerokość Breadth	1,83	Zanurzenie Draught	0,22	Wys. Boczna Moulded Depth	0,82	Rodz. żegl. Region
Właściciel Owner	G. I. R. M. - Stara		Nr IMO Właściciela Company IMO No	Tow. Klasyfikacyjne Class. Society		
Armator (wg ISM) Operator (acc. ISM)	J.M.		Przedstawiciel Representative	Zigou M.		
Ostatnia inspekcja Last inspection	Nr / No	Data / Date	Polecenia Deficiencies	Wydano / Issued		Wykonano / Rectified
	145/A/2018	19.04.2018		Tak <input type="checkbox"/> /Yes*	Nie <input checked="" type="checkbox"/> /No*	Tak <input type="checkbox"/> /Yes* Nie <input type="checkbox"/> /No*

Część B / Section B - Opis / Description

Inspekcja określa na polecenie Armatora celem wydania K.B. "t" i certyfikatu Zwolnienia

Przedstawiono:

Dokument Rejestracyjny statku z dn. 18.04.2019r nr. 1889
 Wykaz minimalnego wyposażenia i sprzęt p.poz. wyd. UMŚ dn. 11.04.20
 Świerc elektryczny klasy PRS z dnia 2016-04-26 ważne do 2021-04-27

opracowano: stan techniczny kadłuba - dobry, scieżki
 wyposażenie ratunkowe: 1) kocioł ratunkowy 1szt. z certyfikatem
 2) sprzęt ratunkowy - set 2 certyf. (certyf. 02/2020)
 3) brodnik sygnałowy - certyf. 02/2020
 4) przekaźnik dymny - certyf. 08/2022 duplek 10/2020

radiotelefon + reflektor radarowy, kompas magnetyczny,
 mapy i hydrografia poprawione do H 19/2019
 wyposażenie zgodne z przepisami: GPZK certyf. 05/2020
 pozostałe wyposażenie zgodnie z wymogami

opracowano: 1) dane o masie i ładunku napędowym i smarkach
 nawigacyjnych
 Dyplomy i świadectwa zalogi - zgodnie z
 wymogami

W razie potrzeby użyć dodatkowy formularz PS9.F02 / Continue as necessary on additional sheets PS9.F02 Tak /Yes / Nie /No*

* Zaznacz właściwe / Mark appropriate



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ ŁR-OIRM-6”wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 16 z 18

DOKUMENTACJA



URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

ul. Jana z Kolna 9, 71-603 Szczecin
ul. Wybrzeże Władysława IV 7, 72-600 Świnoujście (filia)

Protokół z inspekcji
Survey Report

Tel.: 91 4403594,
91 4403559 (filia)
Fax : 91 4403385
91 4403564 (filia)
e-mail: ibz@ums.gov.pl
e-mail:ibzs@ums.gov.pl

Część C / Section C - Wnioski / Conclusions

Niniejszym stwierdza się, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji zgodnie z art.18 ustawy o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r. z późn. zm. (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz.281).
This is certify that above mentioned ship has been surveyed in accordance with the provisions of the art. 18 of Act of 18 August 2011 on maritime safety as amend.(Low Journal 2016, pos. 281).

1. Obserwacje, polecenia i zalecenia / Observations, deficiencies, recommendations

Armator wystąpił o zaopiniowanie z obciążenia posiadania "rodzinną" namierzniką, ze względu na brak możliwości technologicznej montażu. Armator wystąpił o zaopiniowanie z obciążenia posiadania frezki rotacyjnej, ze względu na brak miejsca do montażu. Cechunkome zabrak posiada kombinowany rotacyjny "Viking" oraz kombinowany odcienne Viking & pasy pneumatyczne

W razie potrzeby użyć dodatkowy formularz PS9.F02 / Continue as necessary on additional sheets PS9.F02 Tak Yes / Nie No*

Wszystkie polecenia dotyczące uchybień powinny być wykonane w wyznaczonym terminie o czym należy powiadomić pisemnie Organ Inspekcyjny dokonujący inspekcji.
All deficiencies to be rectified at appointed time and authority shall be notified in writing, to proper Maritime Office.

2. Wnioski / Conclusions

Karty bezpieczeństwa z "oraz certyfikata zwolnienia mienia wyciek"

W razie potrzeby użyć dodatkowy formularz PS9.F02 / Continue as necessary on additional sheets PS9.F02 Tak Yes / Nie No*

Powyższe potwierdzam, szczegóły zostały wyjaśnione, kopię otrzymałem.
All above confirmed, details cleared up, copy received.

Data i miejsce / Date and place

21.05.2019 Trzebiec

STARSZY INSPEKTOR

Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi

Jerzy Moskwa

Podpis inspektora / Inspector's signature

Podpis Kapitana statku / Ship's Master signature

3. Oświadczenie / Statement.

Oświadczam, że od czasu ostatniej inspekcji organu inspekcyjnego przeprowadzonej w dniu: 11.04.2018 Trzebiec
I am declaring, that from the time of the last inspection carried out by administration / RO's at: _____ in _____
statek nie został uszkodzony, nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach i wyposażeniu mająca wpływ na stan bezpieczeństwa statku.
the ship wasn't damaged, and any change of his hull, devices and the equipment affecting the state of the safety of a vessel didn't take place.

21.05.2019 Trzebiec

Data i miejsce / Date and place

Podpis Kapitana statku / Ship's Master signature

* Zaznacz właściwe / Mark appropriate

DOKUMENTACJA

5p



Polski Rejestr Statków

ŚWIADECTWO KLASY ŁODZI

Nr B-38147/16

Nazwa łodzi	LM-OIRM-6	Nr Rejestru PRS	628119			
Amator	Okresowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie, ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin ul. Jana Pawła II nr 1, 76-200 Stupsk	Port macierzysty	Trzebież			
Budowniczy	Aurelia Ladzińska, Trzebież	Rok budowy	2001			
Typ/Nr budowy	Aurelka / —	Materiał kadłuba	łps			
Długość kadłuba	4,75 m	Szerokość	1,83 m	Wysokość boczna	0,82 m	
Długość maksymalna	— m	Pojemność brutto	—	Zanurzenie	0,22 m	
Masa łodzi pustej	— t	Nośność	— t	Minimalna wolna burta	— m	
Maksymalna prędkość	20,0 kn	Maksymalna liczba osób	3	Wysokość nad wodnicą	— m	
Wskaźnik wyposażenia	10 m ²	Zanurzenie z pędnikiem	0,80 m			
Silnik napędowy:	Wytwórca, typ rodzaj	Yamaha, F60CETL, benzynowy przyczepny				
	Moc [kW]	44,1	Liczba obrotów [1/min]	5500	Nr silnika	6C5-1020634

Informacje dodatkowe —

Data zakończenia przeglądu stanowiącego podstawę wydania niniejszego świadectwa 2016-04-25

Na podstawie dokonanego przeglądu stwierdza się, że łódź, jej stałe urządzenia oraz wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych.

W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:

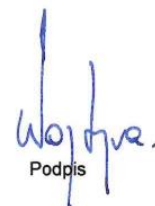
*** bKM 2 pat x****Podczas żeglugi należy przestrzegać ograniczeń eksploatacyjnych podanych na odwrocie.**

Warunki stałe —

Termin następnego odnowienia klasy 2021-04-27

Termin przeglądu pośredniego —

Gdańsk, 2016-05-09


Podpis

DOKUMENTACJA

5p

Potwierdzenie przeglądu pośredniego

Na podstawie dokonanego przeglądu klasę potwierdza się.

Miejsce, data: Szczecin, 2019-04-26 pieczęć: [Własności] Podpis: [Własności]

Uwagi i ograniczenia tymczasowe: Zmiana w nazwie Armatora [Własności] wg poniższego:
— Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego
ul. Jana Pawła II w 1, 76-200 Słupsk

Stałe ograniczenia eksploatacyjne:

- dopuszczalną siłę wiatru ogranicza się do 6^a Beauforta (14 m/s);
- przy pogarszaniu się warunków pogodowych łódź powinna kierować się do najbliższego miejsca schronienia;
- prędkość łodzi powinna być odpowiednio dostosowana do warunków żeglugi;
- łączna liczba załogi i pasażerów nie powinna być większa od podanej maksymalnej liczby osób, a liczba pasażerów nie powinna przekraczać 12 osób;
- łódź wyposażona w odpowiednie urządzenia holownicze może prowadzić prace holownicze, o ile holowane/pchane statki będą o długości < 20 m lub o iloczynnie długości, szerokości i zanurzenia < 100 m³ i nie będą to urządzenia pływające (takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary i elewatory);
- łódź bez znaku wzmocnienia lodowego L nie powinna być eksploatowana w warunkach załodzenia;
- należy stosować się do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa statecznościowego zawartych w *Przepisach* i w zatwierdzonej przez PRS *Informacji o stateczności*, o ile jest wymagana.

OBJAŚNIENIA OKREŚLEŃ I SYMBOLI

Długość kadłuba	- długość łodzi między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem steru i odbojnic
Szerokość	- szerokość łodzi w najszerszym miejscu na zewnętrznej powierzchni poszycia z pominięciem odbojnic
Wysokość boczna	- wysokość kadłuba mierzona w płaszczyźnie owręza od dolnej krawędzi stępki do pokładu/krawędzi burty
Długość maksymalna	- długość łodzi mierzona między skrajnymi punktami na rufie i na dziobie z uwzględnieniem odbojnic, steru, kosza rufowego i dziobowego, platformy rufowej, zewnętrznego pędnika, bukszprytu, itp., z wyjątkiem elementów, które można odłączyć bez użycia narzędzi
Pojemność brutto	- zgodnie ze Świadectwem pomiarowym
Zanurzenie	- największe zanurzenie łodzi załadowanej
Masa łodzi pustej	- masa łodzi całkowicie wyposażonej do żeglugi, ale bez ludzi, ładunku i zapasów
Nośność	- dopuszczalne (lub deklarowane) obciążenie łodzi (masa ludzi, ładunku i zapasów)
Minimalna wolna burta	- wolna burta na owręzu łodzi rybackiej lub roboczej przy dopuszczalnym obciążeniu łodzi
Maksymalna prędkość	- określana dla łodzi ślizgowych w węzłach lub km/h
Maksymalna liczba osób	- największa łączna liczba załogi i pasażerów; dla łodzi rybacko-turystycznych i roboczo-turystycznych podaje się drugą wartość przy przewozie pasażerów
Wysokość nad wodnicą	- wysokość nad wodnicą łodzi w stanie pustym, dla łodzi śródlądowych
Zasadnicze symbole klasy w zależności od rejonu żeglugi:	
*bK 2, *bK 3	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej pod nadzorem PRS
*bKM III, *bKM IV, *bKM 2, *bKM 3	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej pod nadzorem PRS
bK 2, bK 3	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej
bKM III, bKM IV, bKM 2, bKM 3	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej
(bK 2), (bK 3)	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej
(bKM III), (bKM IV), (bKM 2), (bKM 3)	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej
Rejony żeglugi:	
III	- żegluga po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 20 mil morskich od linii brzegu
IV	- żegluga po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 6 mil morskich od linii brzegu oraz żegluga po Zatoce Pomorskiej (do linii Cypel Nord Perd - Lm Niechorze) i Zatoce Gdańskiej (do linii Lm Hel - Lm Krynica Morska)
2	- żegluga po Zalewie Szczecińskim i Wiślanym, Zatoce Puckiej, Zbiorniku Włocławskim, na Śniardwach, Niegocinie i Mamrach
3	- żegluga po śródlądowych drogach wodnych nie wymienionych w rejonie 2 oraz po portach morskich
Dodatkowe znaki w symbolu klasy:	
op	- znak łodzi otwartej (bezpokładowej lub pokładowej o takiej konstrukcji, że do wnętrza łodzi może dostawać się woda)
hyb	- znak łodzi hybrydowej (RIB)
<1, <2	- skrócenie okresu ważności klasy odpowiednio do 1 roku, do 2 lat
pat, rob, ryb, tur, ryb/tur, rob/tur	- odpowiednio znak łodzi patrolowej, roboczej, rybackiej, turystycznej, rybacko-turystycznej, roboczo-turystycznej
x	- znak zwolnienia z przeglądu pośredniego łodzi przybrzeżnej; zwolnienie to dotyczy łodzi patrolowych i turystycznych o określonym wieku i stanie technicznym
n	- znak niezatapialności, który otrzymuje łódź spełniająca warunek niezatapialności określony w Przepisach
L	- znak wzmocnienia lodowego, który otrzymuje łódź przystosowana do żeglugi w drobno pokruszonych lodach oraz przy cienkiej skorupie lodowej
d	- znak ograniczenia pory dnia, który otrzymuje łódź przystosowana do żeglugi tylko w porze dziennej

Świadectwo niniejsze zostało wydane na podstawie Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych. Świadectwo traci ważność w następujących wypadkach: po każdej awarii do czasu doprowadzenia łodzi do stanu odpowiadającego wymaganiom PRS i potwierdzonego przez inspektora PRS; po wprowadzeniu bez uzgodnienia z PRS przeróbek konstrukcyjnych łodzi lub jej wyposażenia; po przekroczeniu ustalonego rejonu żeglugi; w razie niewypełnienia stawianych przez PRS warunków, ograniczeń i zaleceń. PRS wykonuje czynności nadzorcze z należytą starannością i dobrą praktyką, uwzględniając aktualny poziom wiedzy. Niemniej jednak, ani PRS, ani jego inspektorzy nie ponoszą odpowiedzialności cywilnej z tytułu ewentualnych szkód mogących powstać w związku lub w następstwie wykonywania tych czynności lub w wyniku przekazanych zleceńodawcy przez PRS informacji bądź ocen, niezależnie od tego, czy owe szkody były następstwem zaniedbania, błędu lub braku właściwej informacji. Jednakże, jeżeli zleceńodawca udowodni, że taka szkoda wynika z zaniedbania PRS lub jego inspektorów, PRS wypłaci zleceńodawcy odszkodowanie nie przekraczające wysokości opłaty należnej za wykonaną usługę, stanowiącą podstawę roszczenia zleceńodawcy. PRS w żadnym przypadku nie będzie ponosił odpowiedzialności z tytułu strat pośrednich (utruty spodziewanych zycji, utraty kontraktu, niemożności podjęcia działalności itp.) poniesionych przez zleceńodawcę, a mających związek z wykonywaniem zlecenia przez PRS.

Polski Rejestr Statków (PRS) oznacza Polski Rejestr Statków S. A.